# Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung der Luftfahrt und des Luftkriegs.

*

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Karl Robert Manchot

aus Würzburg.

Referendar an der Polizeidirektion München.

Approbiert am 8. Juli 1930.

1930

Buchdruckerei Fritz & Rappert, Ochsenfurt a. Main.

31:8

Referent:

Herr Universitätsprofessor Dr. Köhler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern.

# Inhalt.

*Literatur-Verzeichnis* . . . . . 7
*Einleitung* . . . . . 11

I. Kapitel.

*Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung der Luftfahrt* . . . 17

1. Abschnitt: *Die Entwicklung bis zum Weltkrieg* . . . . . 17

§ 1. Die Vorarbeiten zu einer völkerrechtlichen Regelung . . . 17
§ 2. Die ersten nationalen und internationalen Regelungen . . . 19

2. Abschnitt: *Die Entwicklung seit dem Weltkrieg bis heute* . . 21

§ 3. Während des Weltkriegs . . . . . 21
§ 4. Die Friedensverträge . . . . . 21
§ 5. Die Cina . . . . . 22
I. Entwicklungsgeschichte und Mitgliederstaaten . . . 22
II. Würdigung der Bestimmungen, welche die Universalität der Cina bis heute unmöglich machten . . . . . 23
1. Allgemeines . . . . . 23
2. Der Art. 5 der Cina . . . . . 24
3. Der Art. 34 der Cina . . . . . 25
4. Die Art. 41 und 42 der Cina . . . . . 26
III. Übersicht über die von der Cina geregelten Gebiete des Luftrechts . . . . . 27
§ 6. Citeja . . . . . 28
§ 7. Ciana . . . . . 29
I. Entstehungsgeschichte und Mitgliederstaaten . . . . 29
II. Der Inhalt der Ciana . . . . . 30
§ 8. Pan American Union . . . . . 31
I. Entstehungsgeschichte und Mitgliederstaaten . . . . 31
II. Der Inhalt der Pan American Union . . . . . 32
§ 9. Die Revision der Cina . . . . . 33
I. Vorbereitende Arbeiten . . . . . 33
II. Die Änderungen der Cina . . . . . 34
§ 10. Ausblick . . . . . 35

Anhang zum I. Kapitel.

*Rechtsvergleichende Staatenübersicht* . . . . . 38

II. Kapitel.

*Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung des Luftkriegs* . . . 45

§ 1. Geschichtliche Entwicklung der Luftfahrzeugverwendung im Kriege 45
§ 2. Die Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907 . . . 48
I. Die Frage der Luftspionage . . . . . 48
1. Die Konferenz von 1899 . . . . . 48
2. Die Konferenz von 1907 . . . . . 49

II. Die Frage des Luftbombenkriegs . . . . . 49
1. Die Konferenz von 1899 . . . . . 49
2. Die Konferenz von 1907 . . . . . 50
3. Weitere Regelungsversuche bis zum Weltkrieg . . . 51

§ 3. Das Verhalten der Neutralen im Weltkrieg hinsichtlich des Luftkriegsrechts (mit besonderer Berücksichtigung der dadurch entschiedenen Frage über die Rechtsnatur des Luftraums) . . . 51
I. Allgemeines zum Luftkriegsvölkerrecht im Weltkrieg . . 51
II. Das Verhalten der Neutralen . . . . . 53
1. Allgemeines . . . . . 53
2. Die Stellungnahme der Schweiz . . . . . 53
3. Die Stellungnahme Hollands . . . . . 56
III. Die endgültige Entscheidung der Frage über die Rechtsnatur des Luftraums als praktische Folge des Verhaltens der Neutralen im Weltkrieg . . . . . 58

§ 4. Die Zukunft des Luftkriegsrechts . . . . . 59
I. Allgemeines . . . . . 59
II. Die Stellung der Mittelmächte in einem künftigen Luftkrieg . 60
III. Versuche einer Kodifikation des Luftkriegsrechts . . . 61
IV. Die Richtlinien für die zukünftige Gestaltung des Luftkriegsrechts . . . . . 63

Anhang.

*Bibliographie zum gesamten Recht der Luftfahrt* . . . . . 71

# Literatur-Verzeichnis.

## I.

*Verzeichnis der am häufigsten zitierten Zeitschriften und der dabei verwendeten Abkürzungen.*

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Zeitschrift für das gesamte Luftrecht | ZLR |
| 2) | Revue juridique de la locomotion aérienne (heißt seit 1930: Droit Aérien) | Revue |
| 3) | Il Diritto Aeronautico | DA |
| 4) | Nachrichten für Luftfahrer | NfL |
| 5) | Luftweg — Zeitschrift des Aero-Club von Deutschland | LW |
| 6) | Zeitschrift für Völkerrecht | ZVöR |
| 7) | Archiv für öffentliches Recht | AÖR |
| 8) | Niemeyers Zeitschrift für Internationales Privat- u. öffentl. Recht | Niem.ZIR |
| 9) | Deutsche Juristenzeitung | DJZ |
| 10) | Juristische Wochenschrift | JW |
| 11) | Revue Générale de Droit International Public | RDI |
| 12) | Journal du Droit International Privé | JIP |
| 13) | American Journal of International Law | AJ |
| 14) | Rivista delle Communicazione | RdC |

## II.

*Literatur.*

*1. Alle benützten Arbeiten mit Ausnahme von Spezialwerken über das Kriegsrecht.*

*2. Die verwendeten Spezialwerke über das Kriegsrecht.*

### I.


*L'Aérophile:* Zeitschrift des Aéro-Club de France, Paris.

*Aviation:* Zeitschrift des Aéro-Club of U.S.A., Philadelphia.

*Fligth:* Zeitschrift des Aéro-Club of the United Kingdom, London.

*Anzilotti:* La condizione giuridica dello spazio atmosférico nei rapporti internazionali e le sue conseguenze in ordine alla navigazione aérea, Verona 1910.

— Corso del diritto internationale 1915, Bd. III.

*Bar v.:* Observations et projet sur le régime des áerostats, Annuaire de l'Insitut de Droit International 1910, S. 314.

— Des aérostats en temps de paix, ebenda 1906, S. 812.

*Basarke:* Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen, ZLR 1926, I. S. 65.

*Bluntschli:* Le droit international, Paris 1883.

*Bonfils-Fauchille:* Manuel de droit international public, Paris 1901.

*Calvo:* Le droit international théorique et pratique, Paris 1896.

*Catellani:* Il diritto aereo, Rom 1911.

— Le vie del mare e dell'aria, e il diritto internazionale, „Rivista di diritto internazionale", 1918, S. 153.

International Chambre of Commerce, Brochure 37, 1925, S. 12. Commercial Aviation.

*Dalla Torre:* Sul regime aereo di fronte all'aviazione in tempo di pace, Verona 1910.

*Diena:* Diritto Internazionale, Bd. I, Neapel 1908.

*Désouches:* Réglementation de la navigation aérienne, Paris 1910.

*Döring:* La convention de Paris et les Etats, Revue 1928, S. 385.

*Elsias Palais:* El Dominio del aire, 1916.
Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom 31. 1. 1914. Reichstagsdrucksache Bd. 303, No. 1338.
*Fauchille:* Le régime juridique des aérostats, „Annuaire de l'Institut de Droit International", Bd. 19, S. 19.
— Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, RDI 1901, S. 414.
— La circulation aérienne et le droit des états en temps de paix, RDI 1910, S. 55 und Revue 1910, S. 9.
— Projet de convention sur le régime juridique des aérostats en temps de paix, Revue 1910.
— Traité de droit international public, 8. Aufl., Paris 1925, Band I, Teil II.
*Feerber:* La liberté de l'atmosphère, „L'Aérophile" 1908.
— L'aviation de crête à crête, de ville à ville, de continent à continent, Paris 1909.
— L'aviation, ses débuts, son développement, 1909.
*Giannini; Amedeo:* Il protocollo di Revisione della Convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea, DA 1929, S. 273.
— La Convenzione ibero-americana per la navigazione aerea, DA 1927, S. 301.
— Il primo Congresso Giuridico Internationale per l'Aviazione di Verona, RdC, 1910, S. 278.
*Gemma:* Prime linee di un'Unione internazionale di aviazione, Verona 1910.
*v. Grote:* Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt, Leipzig 1907 (Diss.).
*Grovalet:* La navigation aérienne devant le droit international, 1909.
*Grünwald:* Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. Hannover 1908.
— Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde, über denen er sich befindet. AÖR, Bd. 34, S. 190.
*Hazeltine:* The international law of the air in time of peace. London 1911 — Foreign Office. (29. Report of the International Law Association, S. 396.)
— Sovereignty in the air space. (27. Report of the International Law Association, S. 261.)
*Heimburger:* Der Erwerb der Gebietshoheit, Teil I, Karlsruhe 1888.
*Henry-Couannier:* Le silence de la conférence internationale. Revue 1910, S. 1.
*Hildebrand:* Die Luftfahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung, München 1907.
— Die Begriffsbestimmungen für die Luftfahrt, „Jahrbuch für Luftverkehr", 1924, S. 129.
*Hilty:* Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, AÖR Bd. 19.
*Heffter:* Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, Berlin 1888.
*Holtzendorf:* Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2, Hamburg 1887.
*Jellinek:* Das Recht des modernen Staates, 2. Aufl., 1905.
*v. Liszt:* Völkerrecht, Berlin 1925, 13. Aufl.
*Loubeyre:* Les principes du droit aérien, Paris 1911.
*Lycklama a Nijeholt:* La souveraineté aérienne. Revue 1910, S. 229.
— Air Sovereignty, Haag 1910.
*Martens:* Tratado de Derecho internacional, prologo y notas de Fernandez Prida Tomo I.
*Meili:* Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908.
— Ballons, Flugmaschinen, Luftschiffe und Jurisprudenz, 1908.
— Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. „Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft", 1909, S. 250.
— Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportmittel; „Blätter für Rechtsanwendung", Bd. 74, 1909, S. 88.
— Die Luftschiffahrt und das Recht; „Die Zukunft", Berlin 1909, No. 30.
— I problemi giuridici dell'aviazione, RdC, 1910.
— Il primo Congresso giuridico internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aérea, RdC, 1910.
*Mérignhac:* Traité de droit public international, Paris 1903.
— Les lois et coutumes de la guerre sur terre, Paris 1903.

*Meyer Alexander:* Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Frankfurt-Main 1909.
— Quelques points du droit aérien. Revue 1910, S. 37.
— L'aviation et le droit public. Revue 1912, S. 181.
*Meurer:* Luftschiffahrtsrecht, München 1909.
*Neubauer:* Die Ausgestaltung der Luftschiffahrt in ihren mutmaßlichen Wirkungen auf das Rechtsleben. „Gerichtshalle", 52. Jahrgang, No. 45, Wien.
*Nys:* Droit et Aérostats, RDI, 1902.
— Rapport sur le régime juridique des aérostats. „Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. 19, 1902, S. 86 ff.
*Ortizá:* La condition juridica del espacio aereo ante el derecho international, Valencia 1913.
*Perrone:* Estenzione del concetto di zona di frontiera, Turin 1910.
*Perels:* Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, 2. Aufl., Berlin 1903.
*Pillet:* La guerre actuelle et le droit des gens, RDI, 1916, S. 205.
*Pittard:* La législation de la circulation aérienne, Verona 1910.
— La législation sur la circulation aérienne en Suisse. Revue 1911, S. 73.
*Pranzataro:* Conzepto de un reglamento de navegation aerea. „Revista general de Legislation y Jurisprudencia." Tomo 125. Madrid 1915.
*Richards:* Sovereignty over the air. 1912.
*Rolland:* L'accord franco-allemand du 26. 7. 1913 relatif à la navigation aérienne, RDI, 1913, S. 697.
— La télégraphie sans fil et le droit des gens. RDI, 1906, S. 65.
*Rivier:* Principes du droit des gens, Paris 1896.
*Schweitzer:* Die rechtliche Natur des Luftraums, Berlin 1920.
*Schleicher:* Internationales Luftfahrtrecht, Tübingen 1923.
— Der gegenwärtige Stand des internationalen Rechts der Luftfahrt, Niem.ZIR, Band 33, S. 1.
— Das internationale Recht des Luftverkehrs. Schiffahrtsjahrbuch 1926, S. 959.
*Schreiber:* Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten. ZLR, I, S. 22 und Revue 1926, S. 402.
— Die Note des Botschafterrats vom 24. 6. 1925 über die Luftfahrt. JW 25, S. 1564.
*Spaight:* Aircraft in peace and the law. London 1919.
— Aircraft in war, London 1914.
*Spiropulos:* Der Luftraum integrierender Teil des Staatsgebietes, Leipzig 1922.
*Stückelberg:* Grundlinien eines Bundesgesetzes über die Luftschiffahrt, in den „Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins", 1919.
*Suarez:* Tratado de Derecho internacional publico. Tomo 1 und 2. Madrid 1916.
*Torres Campos:* Elementos de Derecho internacional publico, Madrid.
*Trentin:* Il diritto dello stato sullo spazio aéreo, Verona 1910.
*Triepel:* Völkerrecht und Landesrecht, Leipzig 1899.
*Ullmann:* Völkerrecht, Tübingen 1908.
*Warschauer:* Luftrecht, Kattowitz 1910.
*Wegerdt:* Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen. ZLR II, 1, S. 25.
— Der Pariser Sachverständigenausschuß für Luftprivatrecht. „Deutsche Wirtschaftszeitung" 1927, S. 525.
*Wolters:* Luftverkehrsrecht, Rostock 1918.

## II.

*Adler:* Die Spionage. Eine völkerrechtliche Studie. Diss., Marburg 1906.
*Bouruet-Aubertot:* Les bombardements aériens, Paris 1923.
*Banet-Rivet:* Aéronautique, Paris.
*Bellenger:* La guerre aérienne et le droit international, 1912.
*Coquet:* La guerre italo-turque, RDI 1913.
*Dahn:* Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht, Berlin 1871.
*Davis:* Doctor Francis Lieber's Instruktions, AJ 1907, S. 12.
*Fauchille:* Le bombardement aérien, RDI 1917, S. 56.

*Friedemann:* Die Rechtslage der Kriegskundschafter und Kriegsspione nach modernem Völkerrecht. Diss., Greifswald 1892.
*Gazin-Gossel:* Les troupes aéronautiques de la première Republique, 1916.
*Garner:* Proposed rules for the regulation of aerial warfare, AJ, Bd. 18, 1924.
*Geisberg:* Bismarck und das Kriegsvölkerrecht, Leipzig 1913.
*des Gouttes:* Neutralisation des Aéronefs sanitaires, Revue 1925, S. 207.
— Immunisation des Aéronefs sanitaires, Revue 1925, S. 411.
*Hackwitz:* Die Neutralität im Luftkriegsrecht, Stuttgart 1927.
*Hammann:* Der Streit um das Seebeuterecht, Berlin 1907.
*Higgins:* The Hague Peace Conferences, 1909.
*Holland:* The laws of war on land, 1908.
*Julliot:* Aéronefs sanitaires et conventions de la Croix-Rouge, Revue 1912, S. 341; Revue 1913, S. 33; RDI 1912, S. 689; RDI 1913, S. 112.
— Avions et dirigeables au secours des blessés militaires, Paris 1913.
— Les aéronefs sanitaires et la guerre de 1914, RDI 1917, S. 509.
— Aéronefs sanitaires, Revue 1925, S. 97, 229, 355.
*Kuhl:* Der Luftkrieg der Zukunft, Berlin 1922.
*Meurer:* Das Kriegsrecht der Haager Konferenz, München 1907.
*Meyer Alex.:* Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung, Frankfurt-M. 1909.
*Mérignhac:* Le domaine aérien privé et public et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre. RDI 1914, S. 205 und Sonderdruck, Paris 1914.
*Mendelssohn-Bartholdy:* Der Kriegsbegriff des englischen Rechts, Mannheim 1915.
— Der Feind im englischen Kriegsrecht, „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" vom 14. 2. 1918.
*Mirabelli:* La guerre italo-turque et le droit des gens, „Revue de droit international et de legislation comparée" 1913.
*Le Moyne:* Le droit future de la guerre aérienne, Nancy 1913.
*Nippold:* Die 2. Haager Friedenskonferenz, Niem.ZIR 1909, S. 363.
*Pohl:* Luftkriegsrecht, Tübingen 1924.
Projet de réglementation internationale de la guerre aérienne, Revue 1923, S. 456 bis 468.
*Philit:* La guerre aérienne, Paris 1910.
— La guerre aéerienne devant le droit, Revue 1912, S. 1.
*Pic:* L'avion sanitaire, Revue 1925, S. 309.
*Richards:* International Law. Some problems of the War, 1915.
*Rolland:* Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914 et le droit des gens, Paris 1916.
*Rolin:* Le droit moderne de la guerre, Brüssel 1921.
*Stael-Holstein:* La réglementation de la guerre des airs, Haag 1911.
*Spaight:* Air bombardement, „The British Yearbook of International Law", 1924.
*Strupp:* Das internationale Landkriegsrecht, Frankfurt-Main 1914.
— Lebendes und totes Völkerrecht. Niem.ZIR Bd. 26, 1916.
*Tissandier:* Histoire des ballons et des aéronautes célèbres.
*Wilamitz-Moellendorf:* Das Wesen und die völkerrechtlichen Grundlagen des Luftbombenkriegs. 1921.
*Willms:* Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe, Tübingen 1912.
*Zoller:* Das Völkerrecht und der Krieg 1914/15, Zürich 1915.
*Zorn:* Das Kriegsrecht zu Lande, Berlin 1906.

# Einleitung.

Der heutige Stand des Flugwesens mutet unsere an technische Sensationen gewöhnte Generation wie eine Selbstverständlichkeit an. Das Vorhandensein eines regelmäßigen Luftfahrplans — ausgestattet mit derselben Reichhaltigkeit und durchgeführt mit derselben Präzision wie der Schnellzugsfahrplan der Eisenbahnen — erscheint heute niemandem als etwas Besonderes. Erst wenn man sich ins Gedächtnis zurückruft, daß seit dem ersten Flug eines Motorluftfahrzeugs nur rund ein Menschenalter vergangen ist, wird uns der phantastische Aufschwung dieser kühnsten menschlichen Erfindung richtig bewußt. Und es erhebt sich die Frage, ob die Rechtswissenschaft, die jedesmal auf den Plan gerufen wird, wenn eine technische oder wissenschaftliche Errungenschaft der menschlichen Betätigung ein neues Feld eröffnet, um ihrer reibungslosen, nutzvollen und segenbringenden Anwendung die Wege zu ebnen, wohl in der Lage war, mit dieser Entwicklung einigermaßen Schritt zu halten. Dies bis in die neueste Zeit zu untersuchen ist der Zweck der vorliegenden Arbeit. Dabei war es nicht die Absicht des Verfassers, einzelne Rechtssätze über das Luftrecht kritisch zu untersuchen; vielmehr soll dargestellt werden, was die Wissenschaft sowohl wie die Praxis der Staaten unternahmen, um das Luftrecht einer völkerrechtlichen Regelung zuzuführen und von welchen Gesichtspunkten sie sich hierbei leiten ließen.

Der verwirklichte Traum vom menschlichen Flug hat von allen Gebieten menschlicher Tätigkeit am meisten den Verkehr und die Kriegführung beeinflußt; und zwar zuerst die Kriegführung mit der Erfindung des Ballons; bei ihr knüpfen die rechtlichen Betrachtungen zum Flugapparat an. Ihre Fortsetzung erfuhren sie, als das Motorluftfahrzeug den Luftverkehr ins Leben rief.

Schon aus diesem Grunde ist die Nebeneinanderstellung zweier scheinbar so gegensätzlicher Gebiete in dieser Arbeit weder Zufall noch Willkür. Wie sehr diese innere Wechselwirkung zwischen dem Völkerrecht des Luftverkehrs und des Luftkriegs durch die tatsächlichen Ereignisse weiterhin bedingt ist, wird weiter unten noch eingehend dargelegt werden.

Der Luftverkehr ist seinem Wesen nach international. Das Flugzeug kann die Vorteile seiner großen Schnelligkeit nur entwickeln und sich nur rentabel gestalten, wenn es zum Flug über große Strecken eingesetzt wird. Dazu bieten jedoch die Staaten Europas (mit Ausnahme Rußlands) zu wenig Raum. Die Völker und Staaten zu verbinden und dadurch beizutragen zum Aufschwung der internationalen Beziehungen, der die moderne Zeit auf so vielen Gebieten — besonders auch des Rechts — kennzeichnet, ist daher nicht nur eine wünschenswerte Folge, sondern eine innere Notwendigkeit der Luftfahrt. Dies wurde auch frühzeitig allgemein erkannt; unter den rechtlichen Einflußsphären des Luftfahrzeugs stand und steht das Völkerrecht an erster Stelle.

Als zu Anfang des Jahrhunderts der Flug über die Landesgrenzen eine ernsthafte Möglichkeit geworden war, entstand alsbald eine umfangreiche Literatur über luftfahrtrechtliche Fragen, in deren Vordergrund die Rechtsnatur des Luftraums stand. Zahlreiche Theorien entstanden über seine rechtliche Stellung, deren Urheber sich mehr oder weniger heftig befehdeten. Der Streit hätte manches verlieren können von seiner Schärfe, Hartnäckigkeit und Ausdauer, wenn die Autoren zwischen der Luft als Gas und der Luft als Verkehrs- und Aufenthaltsraum unterschieden hätten. Ein Teil dieser Rechtsgelehrten erklärte die Luft als res omnium communis für eigentums- und souveränitätsunfähig; andere wollten die Gebietshoheit des Staates einfach auf den Luftraum über seinem Gebiet übertragen, bezw. erachteten sie als schon bestehend, während wieder andere nur eine — räumlich oder inhaltlich — beschränkte Souveränität des Staates am Luftraum zulassen wollten.

Es ist nicht die Absicht des Verfassers gewesen, diese Theorien erschöpfend zu untersuchen und einander abwägend gegenüberzustellen; denn der alte Streit hat heute keinerlei Bedeutung mehr und findet nur noch historisches Interesse. Außerdem aber hat die ausgezeichnete Arbeit von *Jean Spiropulos*[1]) alle diese Fragen und Theorien so vollständig dargestellt, daß eine neue Bearbeitung — selbst wenn sie so vollständig gelänge — kaum etwas Neues dazu bringen könnte. Welchen Wert aber kann es haben, lediglich zu wiederholen, was einmal in vorzüglicher Weise gesagt wurde?

Da jedoch zum Verständnis einiger Punkte der vorliegenden Arbeit eine ungefähre Kenntnis des Problems wünschenswert erscheint, soll zur Ergänzung des oben Gesagten im Folgenden unter Zugrundelegung der *Spiropulos*'schen Einteilung in aller Kürze ohne Erwähnung von Einzelheiten und ohne Gegenüberstellung der Pro- und Contra-Argumente skizziert werden, worum es sich bei dem alten Streit dieser Theorien handelte und welche Schriftsteller als die bedeutendsten Vertreter der verschiedenen Ansichten gelten.

Die erste Gruppe propagierte unter verschiedenen Modifikationen die Freiheit des Luftraums. Ihr bedeutendster Vertreter war der im Jahre 1926 verstorbene französische Völkerrechtler *Paul Fauchille* — auch der Vater der Luftrechtswissenschaft genannt.

Er hat sich in einer großen Anzahl von Schriften[2]) sehr eingehend mit dem Problem der rechtlichen Natur des Luftraums befaßt und hat dabei die Souveränität des Staates an dem über seinem Gebiet liegenden Luftraum als begrifflich unmöglich abgelehnt. Weder die Kanone noch der Blick seien Erwerbstitel für die Souveränität am Luftraum; höchstens seien sie Mittel um eine schon erworbene Souveränität zu garantieren, die am Luftraum jedoch nicht bestehe[3]). *Fauchille* hält jedoch trotz Verkündung der Luftfreiheit eine Schutzzone für den Staat für angebracht, innerhalb der fremden Luftfahrzeugen der Flug verboten sein solle. Er schlug als obere

---

[1]) Der Luftraum integrierender Teil des Staatsgebietes, Leipzig 1922.

[2]) Le régime juridique des aérostats, „Annuaire de l'Institut de Droit International", Bd. 19, S. 19. — Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats, RDI 1901, S. 414. — La circulation aérienne et le droit des états en temps de paix, RDI 1910, S. 55 und Revue 1910, S. 9. — Projet de convention sur le régime juridique des aérostats en temps de paix, Revue 1910. —

[3]) Anderer Meinung: *A. Meyer:* Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen, Frankfurt-Main 1909. — Ebenso *Heimburger:* Der Erwerb der Gebietshoheit, Teil I, Karlsruhe 1888.

Grenze der Schutzzone die Höhe von 1500 Meter vor, später nach *Ferber's*[4]) Vorschlag die Höhe von 500 Meter.

Zahlreiche Autoren aber gingen noch weiter als *Fauchille* und verlangten die völlig unbeschränkte Luftfreiheit. *Nys*[5]) verwirft die von *Fauchille* vorgeschlagene Schutzzone als völlig unnötig; die Spionagegefahr, um derentwillen sie geplant sei, könne vermieden werden, wenn den Luftfahrern lediglich verboten würde, sich gewissen Festungen zu nähern. Den gleichen Standpunkt vertraten *Torres Campos*[6]) und *Peronne*[7]), indem sie die Luft analog betrachteten wie das Meer.

Noch weiter gingen *Désouches*[8]), *Warschauer*[9]) und *Schweitzer*[10]), die das Vorhandensein von Grenzen in der Luft als sinnlos abtaten. *Pittard*[11]), der derselben Ansicht ist, wollte den Schwierigkeiten durch Schaffung einer internationalen gemeinsamen Souveränität am Luftraum, bezw. wenn dies nicht möglich sei, durch internationale Regelung des Luftverkehrs unter Außerachtlassung des theoretischen Problems aus dem Wege gehen. Den Vertretern der Unmöglichkeit einer Luftgrenze ist noch *Martens*[12]) zuzuzählen.

Ferner sind noch *Meili*[13]) und *Gemma*[14]) zu erwähnen, die auch die Meeresfreiheit analog angewendet wissen wollten, im übrigen aber die ausdrückliche Statuierung der Luftfreiheit einer internationalen Vereinbarung vorbehalten wollten. Besonders *Meili* konnte die Existenz gewisser staatlicher Rechte am Luftraum nicht gänzlich bestreiten.

Zum Schluß sei noch *Pranzataro's*[15]) gedacht, der soweit ging in seiner festen Überzeugung, daß eine Luftsouveränität niemals möglich sein werde, daß er diese als mythologisches Hirngespinst bezeichnete.

Im Gegensatz zu den genannten Schriftstellern befand sich eine zweite Gruppe von Autoren, die das Selbsterhaltungsrecht der Staaten[16]) als Ein-

---

[4]) La liberté de l'atmosphère. „L'Aérophile", 1908. — L'aviation de crête à crête, de ville à ville, de continent à continent, Paris 1909. — L'aviation, ses débuts, son développement, 1909.

[5]) Droit et Aérostats. RDI 1902. — Rapport sur le régime juridique des aérostats. „Annuaire de l'Institut de droit international" Bd. 19, 1902, S. 86 ff.

[6]) Elementos de Derecho internacional publico, Madrid.

[7]) Estenzione del concetto di zona di frontiera, Turin 1910.

[8]) Réglementation de la navigation aérienne, Paris 1910.

[9]) Luftrecht, Kattowitz 1910.

[10]) Die rechtliche Natur des Luftraums, Berlin 1920.

[11]) La législation de la circulation aérienne, Verona 1910. — La législation sur la circulation aérienne en Suisse. Revue 1911, S. 73.

[12]) Tratado de Derecho internacional, prologo y notas de Fernandez Prida. Tomo I.

[13]) Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908. — Ballons, Flugmaschinen, Luftschiffe und Jurisprudenz, 1908. — Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. „Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft" 1909, S. 250. — Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportmittel; „Blätter für Rechtsanwendung", Bd. 74, 1909, S. 88. — Die Luftschiffahrt und das Recht; „Die Zukunft", Berlin 1909, No. 30. — I problemi giuridici dell'aviazione, RdC 1910. — Il primo Congresso giuridico internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aérea, RdC 1910.

[14]) Prime linee di un'Unione internazionale di aviazione, Verona 1910.

[15]) Concepto de un reglamento de navegaciön aerea. „Revista general de Legislatiön y Jurisprudencia". Tomo 125. Madrid 1915.

[16]) Von dem auch *Loubeyre,* Les principes du droit aérien; Paris 1911, ausgeht; dieses Selbsterhaltungsrecht der Staaten ist in der Literatur stark umstritten worden. Vgl. *Jellinek:* Das Recht des modernen Staates. I. Allgemeine Staatslehre.

schränkung der absoluten Luftfreiheit im Sinne *Fauchille's* für ungenügend erklärten und dem Staate wenigstens eine beschränkte Souveränität am Luftraum zuerkennen wollten. Der größere Teil dieser Autoren versuchte dies in Form von Vorschlägen einer räumlichen Souveränitätsbeschränkung, indem sie wie *v. Bar*[17]) und *Neubauer*[18]) eine willkürliche Grenze setzten, bis zu deren Höhe die Gebietshoheit der Staaten reichen solle; oder wie *Rolland*[19]) den Eiffelturm als höchstes menschliches Bauwerk oder wie *Dalla Torre*[20]) die Höhe bis zu 2 000 Meter als von den Kanonen noch völlig beherrschbare Zone als obere Grenze ansetzten. *Hilty*[21]), *Rivier*[22]) und *v. Grotc*[23]) wollten dem Staat die Luftsouveränität nur bis zur Höhe seines tatsächlichen Machtbereiches zuerkennen, während *Mérignhac*[24]) und *Diena*[25]) zur Festsetzung dieser Grenze den Weg der internationalen Verständigung vorschlugen.

Die Lehre von der inhaltlich beschränkten Souveränität am Luftraum jedoch hat sich im Gegensatz zu allen obigen, längst erledigten Ansichten bis in die neuere Zeit halten können. Hier sind besonders *Catellani*[26]) und *Alex. Meyer*[27]) zu nennen. Die Lehre steht im Wesentlichen auf dem Standpunkt, daß der Staat im ganzen Luftraum über seinem Gebiet berechtigt sein solle, alles zu verbieten, was seine Sicherheit bedrohen oder die Ausübung seiner Territorialhoheit einschränken könnte. Darüber hinaus sei aber eine weitere Beschränkung des friedlichen Luftverkehrs unzulässig.

Die dritte Gruppe der Völkerrechtler verfocht den Grundsatz, daß jeder Staat die volle uneingeschränkte Herrschaft über den Luftraum über seinem Gebiet hat. Hierher gehören vor allem *v. Liszt*[28]), *Meurer*[29]), *Hazeltine*[30]), *Lycklama à Nijeholt*[31]), *Trentin*[32]), besonders auch *Cala-*

---

2. Aufl., 1905, S. 316. — *Triepel:* Völkerrecht und Landesrecht; Leipzig 1899, S. 211. — *Ullmann:* Völkerrecht; Tübingen 1908, S. 71.

[17]) Observations et projet sur le régime des aérostats, in „Annuaire de l'Institut de Droit International", 1910, S. 314. — Des aérostats en temps de paix, ebenda 1906, S. 812.

[18]) Die Ausgestaltung der Luftschiffahrt in ihren mutmaßlichen Wirkungen auf das Rechtsleben; „Gerichtshalle", 52. Jahrgang, No. 45, Wien.

[19]) La télégraphie sans fil et le droit des gens. RDI 1906, S. 65. — L'accord franco-allemand du 26. 7. 1913 relatif à la navigation aérienne, RDI 1913, S. 697.

[20]) Sul regime aereo di fronte all'aviazione in tempo di pace. Verona 1910.

[21]) Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone, AÖR Bd. 19.

[22]) Principes du droit des gens, Paris 1896.

[23]) Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt, Leipzig 1907 (Diss.)

[24]) Traité de droit public international, Paris 1903. — Les lois et coutumes de la guerre sur terre, Paris 1903.

[25]) Diritto Internazionale, Bd. I, Neapel 1908.

[26]) Il diritto aereo, Rom 1911. — Le vie del mare e dell'aria, e il diritto internazionale, in „Rivista di diritto internazionale", 1918, S. 153.

[27]) Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen, Frankfurt-Main 1909. — Quelques points du droit aérien; Revue 1910, S. 37. — L'aviation et le droit public; Revue 1912, S. 181.

[28]) Völkerrecht, Berlin 1925.

[29]) Luftschiffahrtsrecht, München 1909.

[30]) The international law of the air in time of peace; London 1911, Foreign office. 29th Report of the International Law Association, S. 396.) — Sovereignty in the air space. (27th Report of the International Law Association, S. 261.)

[31]) La souveraineté aérienne; Revue 1910, S. 229. — Air Sovereignty, Haag 1910.

[32]) Il diritto dello stato sullo spazio aéreo, Verona 1910.

*tajud Ortizá*[33]), ferner *Grovalet*[34]), *Anzilotti*[35]), *Grünwald*[36]), *Richards*[37]), *Suarez*[38]) und *Stückelberg*[39]).

Es erübrigt sich, die Begründungen aufzuführen, die diese Schriftsteller ihren Postulaten auf Anerkennung der vollen Luftsouveränität beigaben; denn sie erscheinen uns heute als Selbstverständlichkeiten. Ihre Forderungen sind am knappsten und klarsten in den Sätzen des mexikanischen Gelehrten *Elsias Palais*[40]) zusammengefaßt, die deshalb zum Schlusse angeführt seien:

1. El aire situado sobre alta mar es libre como ella y del uso de todas las naciones.
2. El aire correspondiente al territorio y al mar territorial de cada una sigue la suerte de esas y queda sujeto al dominio y soberanía de la nación respectiva.
3. Cada nación podrá á consecuenzia de este dominio, prohibir, permitir y reglamentar como á bien tenga la aerostación en su atmosfera.

Wie schon gesagt, lag dem Verfasser nur daran, durch diese summarische Skizzierung eine möglichst vollständige Aufzählung der Autoren und ihrer Werke zu geben, die dem 1. Jahrzehnt des Luftfahrtrechts ihren Stempel aufgedrückt haben. Eine juristische Würdigung erscheint heute nicht mehr erforderlich.

Es gelang weder der Kraft der Gründe einer der streitenden Parteien noch den Verhandlungen der Politiker am grünen Tisch, den Streit zu schlichten und zu einem Ergebnis — so oder so — zu kommen. Erst die Notwendigkeiten des Weltkriegs brachten die — dafür umso raschere und klarere — Entscheidung.

Hier ist der zweite Punkt, an dem die Entwicklungsgeschichte der völkerrechtlichen Regelung der friedlichen Luftfahrt untrennbar mit dem Luftkriegsrecht verbunden ist. Eine Darstellung dieser Entwicklung ohne die wichtigste Phase — das Verhalten der Neutralen im Weltkrieg — ist unmöglich. Erst die Darstellung der beiden typischsten Gebiete des Luftrechts ergibt ein organisches Ganzes. Die rapiden technischen Fortschritte, die das Flugwesen im Weltkrieg machte, brachten auch der Rechtswissenschaft in wenigen Jahren Erfahrungen, wie sie kaum in Jahrzehnten friedlicher Luftfahrt hätten gesammelt werden können. Ohne sie wäre das Luftrecht im letzten Jahrzehnt nie und nimmer in der Lage gewesen, sich so schnell und folgerichtig zu entwickeln, wie es der Fall war.

Zum Schluß sei noch besonders auf die beiden Anhänge der vorliegenden Arbeit hingewiesen. Die „Rechtsvergleichende Staatenübersicht" bringt als Anhang zum I. Kapitel in tabellarischer Form ein Verzeichnis aller internationalen Vereinbarungen, die zwischen den Staaten zur Regelung der Luftfahrt bis heute getroffen wurden. Der Verfasser glaubt, durch die

---

[33]) La condicion juridica del espacio aereo ante el derecho international, Valencia 1913.

[34]) La navigation aérienne devant le droit international, 1909.

[35]) La condizione giuridica dello spazio atmosférico neu rapporti internazionali e le sue conseguenze in ordine alla navigazione aérea, Verona 1910.

[36]) Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung, Hannover 1908. — Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde, über denen er sich befindet; AÖR, Bd. 34, S. 190.

[37]) Sovereignty over the air, 1912.

[38]) Tratado de Derecho internacional publico. Tomo 1 und 2. Madrid 1916.

[39]) Grundlinien eines Bundesgesetzes über die Luftschiffahrt, in den „Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins", 1919.

[40]) El Dominio del aire, 1916.

gewählte Form den raschesten und übersichtlichsten Überblick über den Stand der internationalen Luftfahrt-Abkommen geben zu können, wie es durch die Einarbeitung in fortlaufenden Text nicht möglich gewesen wäre. Dieser Anhang soll deshalb einen nicht unwesentlichen Teil der Arbeit darstellen. Auf diese Weise war es auch möglich — obwohl dies nicht zum eigentlichen Thema gehörte — bei den einzelnen Staaten ihre wichtigsten Gesetze und Verordnungen über die Luftfahrt anzugeben und so die Zusammenstellung nicht unwesentlich zu bereichern, ohne die Übersichtlichkeit zu stören.

Im Schlußanhang „Bibliographie zum gesamten Luftfahrtrecht" wurden alle auf das Recht der Luftfahrt bezüglichen Arbeiten verzeichnet, die dem Verfasser bekanntgeworden sind, die er jedoch nicht — weder direkt noch indirekt — bei der Abfassung der vorliegenden Arbeit benützt hat; diese letzteren gibt das Literaturverzeichnis an. Durch die Kombinierung beider Quellenverzeichnisse entsteht eine ziemlich vollständige Sammlung der Werke über die verschiedenen Fragen des Luftrechts; der Verfasser war besonders bemüht, manche in den verschiedensten Zeitschriften versteckte Abhandlungen zu finden und anzuführen. Die Tatsache, ob ein Werk im Literaturverzeichnis oder im Schlußanhang verzeichnet ist, soll an sich kein Kriterium seiner Qualität darstellen. Entscheidend hierfür war vielmehr in zahlreichen — wenn nicht in den meisten — Fällen das Vorhandensein der einzelnen Bücher in den dem Verfasser zugänglichen Bibliotheken.

Möge diese Quellensammlung künftigen Bearbeitern der vielen Fragen, die das Luftrecht bietet und noch bieten wird, ein zuverlässiger Helfer sein.

I. Kapitel.

# Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung der Luftfahrt.

## 1. Abschnitt.

## Die Entwicklung bis zum Weltkrieg.

### § 1.

### *Die Vorarbeiten zu einer völkerrechtlichen Regelung.*

Vor der Erfindung des mit Motor betriebenen Flugzeugs dachte niemand an einen Luftverkehr. Die Lösung des uralten Flugproblems gelang der Menschheit mit Hilfe des Ballons. Die vom Willen des Fliegers abhängige Bewegung im Luftraum war nur eine vertikale; die horizontale blieb dem Zufall überlassen. Um diesen Zufall auszuschalten, erfand man im bewußten Verzicht auf jede Horizontalbewegung im Luftraum den Fesselballon; dieser war aber nichts anderes als ein erhöhtes Auge und fand zunächst nur da Verwendung, wo der Wert eines vergrößerten Blickfeldes den technischen Aufwand verlohnte, nämlich im Kriege. Die Betrachtung der rechtlichen Beziehungen zum Flugapparat ist deshalb für mehr als das erste Jahrhundert seines Bestehens an das Kriegsrecht gebunden; die Darstellung dieser Entwicklung erfolgt daher im II. Kapitel dieser Arbeit, das die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung des Luftkriegs behandelt.

Erst als das Motorflugzeug erfunden war und damit der Flug des Menschen sich frei machte vom beherrschenden Einfluß der Naturgewalten, wurde das Problem der friedlichen Luftfahrt für das Recht aktuell. Dabei wurde frühzeitig die primäre Bedeutung des Völkerrechts für das neue Rechtsgebiet erkannt.

Um die Wende des 20. Jahrhunderts begannen die großen Organisationen der Völkerrechtswissenschaft sich mit dem Recht der Luftfahrt zu befassen. Besonders war dies das Institut de droit international, das sich auf seinen Kongressen in den Jahren 1900 zu Neuchâtel, 1902 zu Brüssel, 1906 zu Gent, 1910 zu Paris mit verschiedenen Fragen des Luftrechts beschäftigte. Ihm folgte die International Law Association[1]).

Im Vordergrund des Interesses stand die Streitfrage um die rechtliche Natur des Luftraums. Jedoch fanden auch zahlreiche Debatten über andere Fragen des Luftrechts statt, die großenteils den tatsächlichen technischen Ereignissen weit vorauseilten und sich häufig in formalistische Einzelheiten verloren. Der berühmte französische Völkerrechtler *Paul Fauchille* legte

[1]) Kongresse 1911 und später.

schon auf dem Brüsseler Kongreß 1902 einen sehr ins Detail gehenden Entwurf[2]) vor: „Régime juridique des aérostats"[3]).

Zahlreiche Schriftsteller widmeten sich in jenen Jahren den neuen Rechtsfragen unter Aufstellung aller möglichen Theorien und Postulate. Was daran von geschichtlichem Interesse ist, wurde in der Einleitung zu dieser Arbeit kurz zusammengefaßt. Die Mehrzahl dieser Schriftsteller trifft der oben den Kongressen gemachte Vorwurf. Dabei sollen jedoch nicht die Schwierigkeiten verkannt werden, die für diese Autoren bestanden. Handelte es sich doch für Juristen und Techniker gleichermaßen um die Bearbeitung von Neuland; „während jedoch die Flugtechnik von Jahr zu Jahr schnelle Fortschritte machte und sich einen Lorbeer nach dem anderen eroberte, stritten sich die Rechtsgelehrten um juristische Fragen rein dogmatischer Natur, indem sie sogar bis auf die Glossatoren und das alte römische Recht zurückgriffen, ohne aber dabei mit den Fortschritten des Flugwesens annähernd Schritt halten zu können, geschweige denn zu einem allen Interessen gerecht werdenden Ergebnisse zu gelangen"[4]).

Im Wesentlichen standen sich sowohl in der Rechtswissenschaft wie in der Praxis der Regierungen zwei Gesichtspunkte gegenüber: der eine war der — bei der im letzten Jahrzehnt vor dem Weltkrieg sich immer mehr entwickelnden Zurückhaltung, um nicht zu sagen Abschließung der europäischen Staaten voreinander — fast eifersüchtig gewahrte Schutz nationaler Interessen; der andere das Bestreben, die Weiterentwicklung des neuen Verkehrsmittels nicht durch zu eng gezogene rechtliche Schranken zu behindern.

Eine bedeutende Etappe dieser Entwicklung — wenn man so sagen kann — war die im Jahre 1910 anläßlich der Staatenkonferenz[5]) in Paris erfolgte Gründung des „Comité juridique international de l'aviation"; seine Tätigkeit findet ihren Niederschlag in einer monatlich erscheinenden Zeitschrift, der „Revue juridique internationale de la locomotion aérienne"[6]) und in — bisher — acht Kongressen[7]), auf denen ein Weltgesetzbuch für den Luftverkehr ausgearbeitet wurde, der „Code de l'air".

Durch die Mitarbeit zahlreicher bedeutender Völkerrechtler verschiedener Nationen ist er ein Werk geworden, das nicht übersehen werden darf und das zweifellos nicht ohne Einfluß geblieben ist auf die Gestaltung der verschiedenen internationalen Abkommen sowie der einzelstaatlichen Regelungen; immerhin kämpft der „Code de l'air" heute in einem wesentlichen Punkte um eine Fiktion, indem er das längst durch die Tatsachen überholte Prinzip der Luftfreiheit[8]) immer noch hartnäckig verteidigt.

---

[2]) Art. 18 regelt sogar schon die Nationalität der Kinder, die während der Fahrt an Bord eines Flugzeuges geboren werden.

[3]) Abgedruckt in: „Annuaire de l'institut de droit international", Bd. XIX, S. 19—86.

[4]) *Spiropulos*, a.a.O. S. 2.

[5]) Siehe weiter unten.

[6]) Sie ist auch heute noch die bedeutendste unter den Zeitschriften, die dem Luftfahrtrecht gewidmet sind: Ende 1929 änderte sie ihren langen Titel um in „Droit aérien". — In Rom erscheint seit 1924 halbmonatlich „Il Diritto aeronautico". — In Deutschland gibt das Institut für Luftrecht an der Universität Königsberg i. Pr. seit 1926 die „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht" in zwangloser Folge heraus; doch scheint durch den im Januar des Jahres 1929 erfolgten Tod ihres verdienstvollen Herausgebers Professor Dr. *Otto Schreiber* der Weiterbestand der inhaltsreichen Zeitschrift gefährdet zu sein.

[7]) Paris 1911, Genf 1912, Frankfurt-Main 1913, Monaco 1921, Prag 1922, Rom 1924, Lyon 1925, Madrid 1928.

[8]) Siehe davon weiter unten.

Mit der Zunahme der Kongresse und Schriften über das Problem verschärfte sich der Gegensatz mehr und mehr; da jedoch eine internationale Verständigung über die luftrechtlichen Fragen sich vom Wunsche allmählich zur Notwendigkeit entwickelte, traten im Jahre 1910 in Paris die Vertreter fast aller europäischen Staaten zusammen, um eine einheitliche internationale Regelung des Luftverkehrs herbeizuführen. Nach den rein wissenschaftlichen war die Pariser Konferenz von 1910 der erste offizielle politische Versuch.

Die Konferenz mußte jedoch nach kurzen Beratungen auseinandergehen, da eine Einigung hauptsächlich am Widerstand der englischen Vertreter gescheitert war, die die Konstituierung der Luftfreiheit auf das energischste bekämpften.[9])

## § 2.

## *Die ersten nationalen und internationalen Regelungen.*

Die Entwicklung der Luftfahrt zwang jedoch die Staaten zur Regelung ihres innerstaatlichen Luftverkehrs zu schreiten und mangels einer internationalen Regelung selbständig die nationale Regelung in die Hand zu nehmen. Die erlassenen Vorschriften waren jedoch meist polizeilicher Natur. Welche Staaten diesen Weg einschlugen und welcher Art die — meist provisorischen — Regelungen waren, möge folgende Zusammenstellung zeigen.

1. *Deutsches Reich*[1]):
   Preußische VO. vom 22. 10. 1910 und VO. vom 21. 12. 1910;
   Bayerische Verordnung vom 4. 10. 1911;
   Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes 31. 1. 1914.
2. *Österreich-Ungarn:*
   VOen vom 22. 10. 1912, 20. 12. 1912, 16. 2. 1913.
   Kundmachung vom 20. 1. 1913.
3. *Frankreich:*
   Loi sur la navigation aérienne vom 17. 12. 1913.
4. *England:*
   Aerial Navigation Acts von 1911 und 1913.
   a) An act to provide for the protection of the public against the dangers arising from the navigation of aircraft — vom 2. 6. 1911;
   b) An act to amend the aerial navigation act of 1911 — vom 14. 2. 1913.
5. *Holland:*
   Vorloopige regelung het verkeer met vliegtuigen en luchtschepen von 1912.

---

[9]) Vergleiche hiezu *Henry-Couannier:* Le silence de la conférence internationale, in Revue 1910, S. 1 ff. — Ferner *H. D. Hazeltine:* The law of the air; Foreign Office, London 1911, S. 17. — *Suárez:* Tratado de Derecho international publico, Madrid 1916, S. 222.

[1]) Die Reichsverfassung von 1871 gewährte dem Reich noch keine Luftrechtskompetenz. *A. Meyer* (Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen, Frankfurt-Main 1909, S. 36) forderte zwar die Ausdehnung des Art. 4 Ziff. 7, der für die deutsche Schiffahrt Reichskompetenz schaffte, auf die Luftfahrt; das alte Reich hat seine Zuständigkeit auf die Luftfahrt nie ausgedehnt, obwohl der „Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom 31. 1. 1914" (Reichstagsdrucksache Bd. 303, No. 1338; vgl. auch *Wolters:* Luftverkehrsrecht, Rostock 1918, S. 84) zu seiner Annahme eine solche Ausdehnung der Reichskompetenz nötig gemacht hätte.

6. *Rußland:*
Beschluß des Kaiserlich-russischen Ministerrats betreffend das Verbot die russische Westgrenze vom 1./14. Januar — 1./14. Juli 1913 zu überfliegen.

7. *Serbien:*
Reglement über den Verkehr von Flugapparaten vom 21. 2. 1913.

8. *Vereinigte Staaten von Nordamerika:*

a) Connectitut:
Act concessing the registration, numbering and use of airships and the licensing of operators thereof. — vom 8. 6. 1911;

b) Massachussets:
Act concessing the aerial navigation — vom 13. 5. 1913.

---

Als bedeutsam für die Entwicklung des Völkerrechts der Luftfahrt kann das deutsch-französische Abkommen vom 26. 7. 1913 gelten, das durch verschiedene Zwischenfälle[2]) veranlaßt wurde. Bedeutet es doch den Anfang einer internationalen Regelung des Luftverkehrs, wenn es auch eine Reihe wichtiger Fragen ungelöst ließ. Man darf allerdings annehmen, daß dies in Anbetracht des Fehlens jeglicher Erfahrung mit derartigen internationalen Abkommen absichtlich geschah. Das Abkommen war ja auch zunächst nicht zu dem Zwecke geschlossen worden, zwischen den beiden beteiligten Staaten einen Luftverkehr in die Wege zu leiten, sondern um die beiderseitigen Grenzüberschreitungen, deren Abnahme nicht zu erwarten, deren Zunahme vielmehr zu befürchten war, zu legalisieren und damit einen Zündstoff zu beseitigen, der besonders auf französischer Seite in der öffentlichen Meinung sich aus Anlaß der häufigen Grenzverletzungen gebildet hatte. Daraus läßt sich auch ohne weiteres ersehen, daß damals schon — was uns heute als Selbstverständlichkeit erscheint — das Souveränitätsprinzip dem Rechtsempfinden der Allgemeinheit am nächsten stand. Aus dem Wortlaut des Abkommens allerdings läßt sich nicht ersehen, welche Theorie[3]) darin zum Ausdruck kommen sollte. *Spaigth*[4]) erblickt in den stark einschränkenden Bestimmungen[5]) sogar eine Anerkennung der Souveränitätstheorie durch das Abkommen.

Im gleichen Jahre (1913) wurde noch ein Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und Rußland getroffen, in dem Rußland sich bereit erklärte, unter der Bedingung der Gegenseitigkeit ausnahmsweise die in einzelnen Fällen nachgesuchte Erlaubnis zum Überfliegen der russischen Westgrenze zu rein sportlichen Zwecken zu erteilen. Das von Rußland erlassene Flugverbot[6]) war damit aber keineswegs aufgehoben. Von einer Möglichkeit zum internationalen Luftverkehr, die das deutsch-französische Abkommen trotz aller einschränkenden Bedingungen in — damals — hinreichendem Maße geschaffen hatte, konnte bei Rußland keine Rede sein.

---

[2]) Zeppelinflug über französischem Gebiet und beiderseitige Ballonfahrten über fremden Gebiet.
[3]) Vergleiche die Einleitung S. 12 f.
[4]) Aircraft in peace, London 1919.
[5]) Allgemein für Militär- und ausgedehnteste Verbotszonen für Zivilflugzeuge.
[6]) Siehe oben.

## 2. Abschnitt.

# Die Entwicklung seit dem Weltkriege bis heute.

### § 3.

### *Während des Weltkrieges.*

I.

Das deutsch-französische Abkommen von 1913 hätte zweifellos eine Reihe ähnlicher Abmachungen zwischen anderen Staaten eröffnet, wenn nicht der Ausbruch des Weltkrieges 1914 alle derartigen Bestrebungen plötzlich ausgeschaltet hätte. Die Lösung des Problems schien ferner denn je; allein der Weltkrieg, der auf fast allen anderen Gebieten sich nur als Zerstörer gezeigt hatte, brachte für die Völkerrechtswissenschaft ebenso wertvolle Anregungen wie für die technische Entwicklung der Luftfahrt. Wie die Gewalt der Tatsachen den gordischen Knoten zerhieb, zu dem sich die Vielzahl der Meinungen verschlungen hatte, soll, weil es unter Ausschluß der lahmliegenden friedlichen Luftfahrt geschah, der § 3 des II. Kapitels zeigen. Doch sei schon hier auf ihn Bezug genommen.

II.

Schon während des Krieges hatte das Luftrechtsproblem in allen Ländern an Interesse bedeutend zugenommen.

Am 26. 4. 1918 trat in Stockholm unter dem Vorsitz des Kronprinzen von Schweden die erste nordische Flugkonferenz zusammen, bestehend aus einer juristischen und einer technischen Kommission. Die Konferenz sah sich zwar genötigt durch die Geschehnisse des Kriegs, die Souveränität der Staaten an ihrem Luftraume anzuerkennen, versuchte aber noch die Folgerungen aus diesem Zugeständnis zu verhindern durch die Annahme folgenden Satzes: „Der Staat hat die Oberhoheit über den senkrecht über ihm befindlichen Luftraum und über demjenigen Luftraum, über dem ihn umgebenden Meer, der seinem Küstengebiet entspricht. Ein Staat besitzt aber nicht das Recht, den Durchflug im friedlichen Verkehr ohne Zwischenlandung zu verbieten, es sei denn, daß es Verteidigungs- oder Sicherheitsinteressen verlangen."

Nicht weniger negativ war auch das Ergebnis der Debatten über die anderen zur Beratung stehenden Punkte des Luftrechts, sodaß die erste nordische Flugkonferenz das Problem seiner Lösung noch in keiner Weise näher brachte.

### § 4.

### *Die Friedensverträge.*

Die ersten positiven Bestimmungen brachten die Friedensverträge von 1919.

Im Vertrag von Versailles befassen sich die Artikel 198—202 und 313—320 mit Fragen der Luftfahrt. Die Artikel 198—202 beseitigen für

Deutschland jegliche militärische Luftfahrt durch den Ablieferungszwang der vorhandenen militärischen Luftfahrzeuge und das Verbot, Luftstreitkräfte, sei es zu Land oder zu Wasser, zu unterhalten. Durch die Boulogner Beschlüsse der Botschafterkonferenz vom 22. 6. 1920, die Pariser Entwaffnungsnote des Obersten Rates[1]) und das Londoner Ultimatum vom 5. 5. 1921 wurden diese Bedingungen noch verschärft. Mit der Begründung, daß es einer Unterscheidung zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt bedürfe, ergingen dann am 14. 4. 1922 die berüchtigten Begriffsbestimmungen durch die Note der Botschafterkonferenz[2]).

Diese Begriffsbestimmungen waren in Form von neun Regeln niedergelegt, die Luftfahrzeuge von bestimmter Bauart oder Flugleistung schlechthin, ohne Rücksicht auf die tatsächliche Verwendung als „militärisch und somit Kriegsgerät" erklärten[3]). Doch sahen sich die Alliierten gezwungen, durch die Pariser Luftfahrtvereinbarungen von 1926 diese Begriffsbestimmungen wieder aufzuheben, da der europäische Luftverkehr auf Deutschland angewiesen war und ist.

Art. 200 Vers.Vertr. verlangt die Gewährung freien Durchflugs- und Landungsrechts für die militärischen Flugzeuge der Alliierten; die Art. 313—320 dasselbe für die Zivilflugzeuge, jedoch nur bis zum 1. 1. 1923; die Art. 314 und 316 knüpften daran nur die Pflicht zur Erfüllung der deutschen Verkehrsvorschriften.

Die Bestimmungen der Art. 198—202 und 313—320 des Versailler Vertrags kehren wörtlich wieder in den Verträgen mit den anderen ehemaligen Mittelmächten:

Für *Österreich:* Art. 144—148 und 276—283 des Vertrags von St. Germain;
für *Ungarn:* Art. 128—132 und 260—267 des Vertrags von Trianon;
für *Bulgarien:* Art. 89—93 und 204—211 des Vertrags von Neuilly.

Für die *Türkei* waren im Vertrag von Sèvres dieselben Bestimmungen vorgesehen; er ist jedoch nicht in Kraft getreten. Der ihn ersetzende Vertrag von Lausanne von 1923 hat die luftfahrtrechtlichen Fragen grundsätzlich anders geregelt: In Art. 109, No. 13 ist der Beitritt der Türkei zum Pariser Luftverkehrsabkommen[4]) vorgesehen. Die Türkei hat jedoch diesen Beitritt bis jetzt nicht vollzogen und es hat auch nicht den Anschein, als ob sie die Absicht hätte, dies in der nächsten Zeit zu tun.

## § 5.

## *Die Cina.*

### (Commission Internationale de Navigation Aérienne.)

### I.

### *Entwicklungsgeschichte und Mitgliederstaaten.*

Die umfassende nationale Regelung der Luftfahrt war aber auch durch die Friedensverträge noch nicht hergestellt. Deshalb trafen die alliierten und assoziierten Mächte „in Anbetracht der Fortschritte des Luftfahrwesens und des allgemeinen Interesses an einer gemeinschaftlichen Regelung, überzeugt von der Notwendigkeit, von nun ab bestimmte Grundsätze und Regeln zur Vermeidung von Streitigkeiten aufzustellen und getragen von dem

[1]) NfL 1921/65; sie enthielt u. a. das strikte Polizeifliegerverbot.
[2]) NfL 1922/213.
[3]) Vergleiche die ausführliche Darstellung bei *Basarke:* Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen in ZLR 1926, S. 67 ff.
[4]) Siehe davon den nächsten Paragraphen.

Wunsche, die Entwicklung des internationalen Verkehrs im Luftwege zu friedlichen Zwecken zu fördern"[1]) am 13. Oktober 1919[2]) ein Abkommen, die sogenannte

„Convention portant réglementation de la navigation aérienne".

In der deutschen Wissenschaft und Praxis wird diese Convention meist genannt: „Das Pariser Luftverkehrsabkommen"; dabei ist die Abkürzung „PLA" gebräuchlich.

Im internationalen Verkehr dagegen und der gesamten ausländischen Literatur existiert für die Konvention nach der in Art. 34 PLA eingesetzten Commission Internationale de Navigation Aérienne[3]) ausschließlich der Name „Cina".

Die Cina wurde von den neun Signatarstaaten Belgien, Bolivien, Frankreich, Griechenland, Großbritannien (mit Dominions), Japan, Jugoslawien, Portugal und Siam unterzeichnet. Für diese neun Signatarstaaten sowie für Persien, das vorher seinen Beitritt erklärt hatte, trat sie am 11. Juli 1922 in Kraft. Später ratifizierten die Convention: Italien[4]), Tschechoslowakei[5]), Rumänien[6]), Uruguay[7]) und Polen[8]). Im Jahre 1923 traten ihr Bulgarien und Chile, später noch Schweden, Dänemark und die Saar-Regierung bei. Bolivien trat am 30. August 1924 aus.

Insgesamt gehören heute der Cina folgende Staaten an[9]):

1. Belgien;
2. Bulgarien;
3. Chile;
4. Dänemark;
5. Frankreich;
6. Griechenland;
7. Großbritannien nebst Nord-Irland, Freistaat Irland, Australischer Bund, Canada, Indien, Neuseeland, Südafrikanische Union;
8. Italien;
9. Japan;
10. Jugoslawien;
11. Persien;
12. Polen;
13. Portugal;
14. Rumänien;
15. Saar-Regierung;
16. Schweden;
17. Siam;
18. Tschechoslowakei;
19. Uruguay;
20. Niederlande.

## II.

*Würdigung der Bestimmungen, welche die Universalität der Cina bis heute unmöglich machten.*

### 1. Allgemeines.

Schon die vorstehende Zusammenstellung läßt aus der Zusammensetzung der Mitgliederstaaten der Cina erraten, daß sie vom Geiste von Versailles inspiriert und beherrscht ist. Besonders die Art. 5, 34, 41 und 42 waren die Exponenten dieses Geistes. Diese unheilvollen Bestimmungen

---

[1]) Aus der Präambel des Pariser Luftverkehrsabkommens vom 13. Okt. 1919.
[2]) Vorberatungen zwischen den alliierten Mächten hatten schon während des Krieges stattgefunden.
[3]) Siehe davon weiter unten.
[4]) 13. 3. 1923.
[5]) 23. 11. 1923.
[6]) 31. 5. 1924.
[7]) 13. 7. 1924.
[8]) 26. 11. 1924.
[9]) Vergleiche auch die rechtsvergleichende Staatenübersicht im Anhang zu diesem Kapitel.

waren der Grund„ daß die Cina heute nicht alle am Luftverkehr interessierten Staaten vereinigt, was im Interesse einer einheitlichen internationalen Regelung des Luftrechts — und eine solche ist für den Luftverkehr, der ja nicht an den Landesgrenzen Halt machen kann, wenn er seine eigentlichen Aufgaben erfüllen und sich rentabel gestalten soll, eine Lebensnotwendigkeit — außerordentlich bedauerlich ist. Denn „von den vorstehend genannten Artikeln 5, 34, 41, 42 abgesehen stellt das PLA einen gut durchdachten, wertvollen und wohlgelungenen Versuch dar, das öffentliche Luftverkehrsrecht international zu regeln, der hohe Anerkennung verdient, da er das umfangreiche Gebiet des zivilen Luftverkehrs zu einer Zeit regelte, in der noch keine Erfahrungen vorlagen und seine stürmische Entwicklung sich nicht voraussehen ließ"[10]).

Allein die Schöpfer der Cina vermochten sich nicht über ihre Versailler Einstellung zu erheben, sodaß das internationale Luftrecht heute vor der Gefahr steht, in drei großen Staatengruppen in ganz verschiedener Richtung entwickelt zu werden. Bevor jedoch an die Betrachtung dieser Frage herangetreten wird, soll im Folgenden dargetan werden, worin die Bestimmungen der genannten vier Artikel bestehen und wie sie sich für die Entwicklung des gesamten internationalen Luftrechts auswirkten.

### 2. Der Art. 5 der Cina.

a) Der Art. 5 lautete in seiner ursprünglichen Fassung:

„Aucun Etat contractant n'admettra si ce n'est pas une autorisation speciale et temporaire la circulation au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possedant pas la nationalité de l'un des Etats contractants."

Diese Bestimmung hatte den Zweck, Deutschland und seine Verbündeten im Weltkrieg von der Entwicklung des internationalen Luftverkehrs auszuschließen. Allein es zeigte sich bald, daß diese Bestimmung ein zweischneidiges Schwert war, das sich auch gegen die Cina selbst richtete; denn der Art. 5 schloß nicht nur Deutschland und seine ehemaligen Verbündeten aus, sondern jeden Staat, der der Cina nicht beitrat, auch ein Mitglied der alliierten und assoziierten Mächte. So blieben die neutralen Staaten, die auf einen Luftverkehr mit Deutschland angewiesen waren und sich nicht der Nutznießung der Art. 313 ff. des Versailler Vertrags[11]) erfreuten, der Cina fern; und zwar waren dies nicht nur die wichtigsten und verkehrsgeographisch bedeutendsten Staaten Mitteleuropas, sondern auch gerade diejenigen, die dem zivilen Luftverkehr besonderes Interesse und besondere Förderung angedeihen ließen. So fehlten beim Inkrafttreten der Cina am 11. 7. 1922 außer Deutschland, Österreich und Ungarn fast das ganze übrige Mittel- und Nordeuropa, nämlich die Niederlande, Schweiz, Dänemark, Schweden und Norwegen.

Dieser Zustand war für die Cina, die nun in Europa sozusagen in der Luft hing, unhaltbar und so erklärt es sich, daß die Cina schon drei Monate nach ihrem Inkrafttreten, nämlich auf ihrer am 27. Oktober 1922 in London stattfindenden zweiten Tagung dem Art. 5 die folgende Fassung gab:

---

[10]) Der hier zitierte Satz stammt aus: *Alfred Wegerdt:* Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen, in ZLR II, H. 1, S. 25 ff. — Die Arbeit wurde in „Il Diritto aeronautico", 1929, S. 77—115 ins Italienische und in „Revue de Droit International", 1929, S. 131—162 ins Französische übersetzt, da sie ihr Thema in ausgezeichneter Weise (der Verfasser ist der zuständige Referent im Reichsverkehrsministerium) behandelt.

[11]) Freies Durchflugs- und Landungsrecht der zivilen Luftfahrzeuge der a. u. a. Mächte bis zum 1. 1. 1923 — siehe oben S. 22.

„Aucun Etat contractant n'admettra si ce n'est pas une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par la dite Convention et ses Annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants."

Nach der ausdrücklichen Vorschrift in Art. 34 konnte diese Änderung erst in Kraft treten, nachdem sie von sämtlichen Mitgliederstaaten ratifiziert worden war. Dies war mit der am 14. 12. 1926 erfolgten Ratifizierung durch Jugoslawien der Fall.

b) Durch diese außerordentlich langsame Ratifizierung durch die Mitgliederstaaten der Cina wurde es diesen erst jetzt möglich, mit Deutschland und den ehemals neutralen Staaten Luftverkehrsabkommen abzuschließen und damit die Grundlagen für einen gegenseitigen Luftverkehr zu schaffen[12]).

Deutschland, das vorher schon mit Schweiz 1920, Dänemark 1922, Niederlande 1922, Österreich 1925, Schweden 1925, derartige Abkommen getroffen hatte, schloß daraufhin mit den Cina-Staaten Frankreich 1926, Belgien 1926, Tschechoslowakei 1927, Italien 1927, Großbritannien 1927, Saar-Regierung 1929 weitere Luftverkehrsabkommen. Dazu kam noch 1927 das Abkommen mit Spanien und 1929 das mit Norwegen.

In Vorbereitung befindet sich zur Zeit ein Abkommen mit Polen.

Inhaltlich wurden alle diese Sonderabkommen weitgehend von der Cina beeinflußt, deren Bestimmungen, soweit sie die internationale Luftfahrt in sachlicher Weise regeln, großen Teils direkt übernommen wurden.

### 3. Der Art. 34 der Cina.

Gleichfalls den Geist von Versailles atmete die ursprüngliche Fassung des Art. 34 PLA, der in seinen außerordentlich umfangreichen Bestimmungen die „Commission Internationale de Navigation Aérienne" einsetzte, kurz genannt „Cina", nach der das ganze Vertragswerk genannt wird[13]).

Diese Commission ist ein internationales Verwaltungsorgan, dem zahlreiche Verwaltungsaufgaben überwiesen sind; ferner ist ihm als wichtigste Aufgabe die Fortbildung aller derjenigen Bestimmungen übertragen, die sich noch völlig im Flusse der Entwicklung befinden (Mindestanforderungen an Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge, Ausbildung und Eignung der Luftfahrer, Verkehrsregeln, Signalwesen, Lichterführung usw.). Da die hierüber gefaßten Beschlüsse für alle Mitgliederstaaten ohne weiteres bindend sind, hat die Cina (hier also die genannte Commission) den Charakter eines internationalen Gesetzgebungsorgans und damit Machtbefugnisse übertragen erhalten, wie sie kaum irgend eine andere internationale Organisation haben dürfte[14]).

Ihre wichtigsten Befugnisse sind:

1. Die Änderung der Convention selbst; die Änderung tritt jedoch erst nach der Ratifikation durch sämtliche Vertragsstaaten in Kraft.

---

[12]) Alle diese Abkommen sind ersichtlich aus der rechtsvergleichenden Staatenübersicht im Anhang zu diesem Kapitel.

[13]) Siehe oben.

[14]) Vergleiche *Wegerdt*, a.a.O., S. 31.

2. Die Änderung der Anhänge A—G und zwar durch einfache Beschlußfassung mit Zweidrittel-Majorität; einer Ratifikation bedarf es hier nicht, der Beschluß ist für alle Vertragsstaaten ohne Weiteres verbindlich[15]).

Es nimmt nicht wunder, daß die a. und a. Großmächte sich in dieser Commission den entscheidenden Einfluß zu sichern wußten. So regelt Art. 34 die Vertretung in der Comission so, daß USA, Frankreich, Italien und Iapan je zwei Stimmen, Großbritannien und jedes englische Dominion sowie Indien je eine Stimme, alle übrigen Staaten aber nur eine Stimme haben. Außerdem sollte jeder der fünf erstgenannten Vertragsstaaten (Großbritannien mit seinen Dominions und Indien rechnen hiebei als ein Staat) eine Mindeststimmenzahl haben, die mit fünf multipliziert mindestens eine Stimme mehr ergibt als die Gesamtheit der Stimmen aller übrigen Vertragsstaaten.

Auch diese Bestimmung, die die praktische Mitarbeit der kleineren Mitgliederstaaten nahezu lahmlegte, vermochte sich nicht lange zu halten. Die Cina war noch nicht ein Jahr in Kraft, als auf der vierten Tagung der Cina in London am 30. Juni 1923 diese Bestimmung dahin geändert wurde, daß jedem Staate nur eine Stimme zustehe. Zu einem restlosen Zugeständnis völliger Gleichberechtigung unter den Vertragsstaaten konnten sich jedoch auch damals die genannten fünf Großmächte nicht verstehen; sie behielten sich das Recht vor, je zwei Vertreter[16]) in die Cina zu entsenden, während alle anderen Vertragsstaaten nur je einen Vertreter entsenden durften.

Auch die Änderung des Art. 34 ist infolge der langsamen Ratifizierung durch einzelne Vertragsstaaten erst am 14. 12. 1926 in Kraft getreten.

## 4. Die Art. 41 und 42 der Cina.

Art. 41 lautet:

„Les Etats, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914—1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République francaise, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents."

Art. 42 lautet:

„Tout Etat ayant pris part à la guerre de 1914—1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1er janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit Etat. Après le 1er janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République francaise qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'Etat requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement francais recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote."

Die beiden im Wortlaut zitierten Artikel zeigen ohne jeden weiteren Kommentar, wie sehr der Geist von Versailles das PLA beeinflußte und welche Schwierigkeiten dem eventuellen Beitritt Deutschlands und der anderen ehemaligen Mittelmächte in den Weg gelegt werden sollten. Die

---

[15]) Art. 34, PLA.

[16]) Bezüglich der großbritannischen Modifikation siehe oben.

Folge dieser verhängnisvollen Einstellung ist heute nicht nur das Fehlen Deutschlands, sondern auch vieler anderer für den internationalen Luftverkehr wichtiger Staaten, so auch besonders der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

## III.

*Übersicht über die von der Cina geregelten Gebiete des Luftrechts.*

Der bestimmende Einfluß, den das PLA jedoch auf alle Luftverkehrsabkommen und innerstaatlichen Regelungen ausübte, dürfte eine kurze Inhaltsangabe des PLA rechtfertigen; doch soll dies lediglich geschehen, um einen orientierenden Überblick über die im PLA geregelten Rechtsgebiete zu geben. Eine rechtliche und rechtspolitische Würdigung der einzelnen Bestimmungen würde den Rahmen dieser entwicklungsgeschichtlichen Arbeit bei weitem übersteigen.

Das PLA besteht aus 43 Artikeln, die sich auf neun Kapitel verteilen sowie aus acht Anhängen.

Das I. Kapitel (Art. 1—4) enthält allgemeine Grundsätze, in Art. 1 die schon oben erwähnte ausdrückliche Feststellung der Luftsouveränität, das Recht zum unschädlichen Luftverkehr in sämtlichen Vertragsstaaten (Art. 2), Sperrzonen (Art. 3 und 4).

Das II. Kapitel (Art. 5—10) handelt von der Staatsangehörigkeit der Luftfahrzeuge und der Verpflichtung zur Führung von Hoheits- und Eintragungszeichen (Art. 10).

Das III. Kapitel (Art. 11—14) schreibt für Luftfahrzeug und Besatzung Lufttüchtigkeits- bezw. Befähigungszeugnisse vor (Art. 11 und 12), regelt deren internationale Anerkennung (Art. 13), sowie die Benutzung von Funkgerät (Art. 14).

Das IV. Kapitel (Art. 15—18) handelt von der Zulassung zum Luftverkehr über ausländischem Gebiet. Es regelt das Durchflugsrecht (Art. 15), erklärt die Luftkabotage[17]) für zulässig (Art. 16) und regelt die Behandlung von Patentverletzungen (Art. 18).

Das V. Kapitel (Art. 19—25) enthält die Vorschriften, die beim Abflug, unterwegs und bei der Landung zu beachten sind; so über die mitzuführenden Papiere und Ausweise (Art. 19), die Berechtigung der Staaten zur Urkundenprüfung (Art. 21); ferner Hilfeleistung (Art. 22) und Seenot (Art. 23), die Gleichberechtigung bei der Flughafenbenützung (Art. 24) und besonders die Einhaltung der Verkehrsvorschriften (Art. 25) mit der Verpflichtung zur Bestrafung von Zuwiderhandlungen[18]).

Das VI. Kapitel (Art. 26—29) handelt von den Beförderungsverboten, besonders für Sprengstoffe, Waffen und Munition für kriegerische Zwecke allgemein (Art. 26); für andere Gegenstände aus Gründen der öffentlichen Sicherheit (Art. 28) und für Lichtbildgerät (Art. 27) bleibt die Regelung den einzelnen Vertragsstaaten selbst überlassen.

---

[17]) Das ist der Vorbehalt, wonach die einzelnen Staaten die gewerbsmäßige Luftbeförderung von Personen und Gütern zwischen zwei Punkten ihres eigenen Gebiets der einheimischen Luftfahrt vorbehalten können.

[18]) Diese gegenseitige Verpflichtung der Staaten, auch im Ausland begangene Übertretungen verkehrspolizeilicher Vorschriften zu bestrafen, erscheint äußerst begrüßenswert. Es wäre sehr am Platze, eine solche Vereinbarung auch im internationalen Kraftfahrzeugverkehr einzuführen, da die wirksame Verfolgung der meist mit solchen Übertretungen zusammenhängenden zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche häufig von einem vorhergehenden Strafverfahren, das die Tatumstände alsbald feststellt, abhängt.

Das VII. Kapitel (Art. 30—33) bringt Bestimmungen über die Staatsluftfahrzeuge; d. s. hauptsächlich Militär-, Post-, Zoll- und Polizeiflugzeuge. Alle Staatsluftfahrzeuge sind mit Ausnahme der Militär-, Zoll- und Polizeiflugzeuge den Bestimmungen des PLA unterworfen.

Das VIII. Kapitel besteht nur aus Art. 34 und regelt dort die Zusammensetzung und die Befugnisse der internationalen Luftfahrtkommission (Cina)[19].

Das IX. Kapitel (Art. 35—43) enthält die Schlußbestimmungen, so über die Verpflichtung zur Mitwirkung bei Wetterdienst, Luftkarten und Funkdienst (Art. 35), die Möglichkeit zum Abschluß weiterer Verträge, besonders Zoll- und Postverträge zwischen den Cina-Staaten (Art. 36), die Regelung von Meinungsverschiedenheiten durch den internationalen Gerichtshof des Völkerbundes (Art. 37) und die Handlungsfreiheit der Vertragsstaaten im Kriegsfall (Art. 38), die Rolle der Schutz- und Mandatar-Staaten (Art. 40), die oben[20] besprochenen Beitrittsbedingungen (Art. 41 und 42), die Kündigung (Art. 43) und Bestimmungen bez. der Anhänge (Art. 39).

Diese acht Anhänge A—H bieten eine Ergänzung des Abkommens, haben dieselbe Wirkung wie dieses und traten gleichzeitig mit ihm in Kraft. Die Anhänge geben genaue Anweisungen für die Durchführung einzelner Bestimmungen und sind großenteils verkehrstechnischer Natur.

Es regelt:

Anhang A die Kennzeichnung der Luftfahrzeuge, die Hoheits- und Eintragungszeichen u. a.,
Anhang B die Lufttüchtigkeitszeugnisse,
Anhang C Art und Führung der Bordbücher,
Anhang D Lichterführung, Signale, Flug- und Verkehrsregeln,
Anhang E die Befähigungszeugnisse für die Besatzung,
Anhang F Herstellung der internationalen Luftkarten und Bodenkennungen,
Anhang G die Verbreitung der Wettermeldungen,
Anhang H das Zollwesen.

## § 6.

## *Citeja.*

(Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens.)

Im Herbst 1925 lud die französische Regierung zu einer Staatenkonferenz nach Paris ein zur Beratung des Entwurfs einer „Konvention über die Haftung des Lufttransportunternehmers" auf Grund einer von der französischen Regierung gemachten Vorlage, sowie zur Prüfung und Entscheidung der Frage, ob ein weiteres Fortschreiten in der Vereinheitlichung des Luftrechts wünschenswert sei. Im Hinblick auf diese Konferenz hatte der III. Internationale Luftfahrtkongreß in Brüssel am 10. Oktober 1925 neben einer Reihe von anderen Spezialwünschen die Bitte ausgesprochen, man möge auf dieser Konferenz prüfen, auf welcher Grundlage die Förderung und Vereinheitlichung des internationalen Luftprivatrechts organisiert werden könne.

Auch die internationale Handelskammer hatte auf ihrem III. Kongreß

[19]) Siehe hierüber oben S. 25 f.
[20]) Seite 26 f.

zu Brüssel vom 21.—27. Juni 1925 die Aufmerksamkeit der Regierungen auf diesen Punkt gelenkt[1]).

Die Konferenz, die vom 27. 10. 1925 bis 6. 11. 1925 in Paris tagte, und von 48 Staaten, unter denen sich auch Deutschland befand, beschickt war, setzte u. a. einen unabhängigen Sachverständigen-Ausschuß ein, der nach seiner freien Überzeugung Entwürfe schaffen soll, die die Grundlage künftiger Vereinbarung bilden können und zwar mit dem ausdrücklichen Ziel der Schaffung eines internationalgleichen Luftprivatrechts[2]).

Von großer Bedeutung für die praktische Arbeit dieses aus unabhängigen juristischen und technischen Sachverständigen gebildeten Ausschusses ist die Tatsache, daß er bei seinen Beratungen nicht durch die zahllosen Hemmungen politischer Natur, die sonst bei internationalen Konferenzen das Entstehen und die nur der Sache gerecht werdende Ausgestaltung internationaler Abkommen beeinträchtigen, gebunden und tatsächlich in der Lage ist, unabhängig von solchen Einflüssen seine Vorschläge auszuarbeiten.

Dieser Sachverständigen-Ausschuß führt seit 1926 den Namen „Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens", offiziell abgekürzt „Citeja".

Die Citeja hat folgende Konventionsentwürfe geschaffen:

1. Über die Haftung des Luftfrachtführers[3]).
2. Über den Luftfrachtbrief.
3. Über die Gesetzeskonflikte bei dinglichen Rechten an Luftfahrzeugen.
4. Über die Haftung gegenüber Dritten.

Über diese Entwürfe beriet die zweite Internationale Luftprivatrechtskonferenz, die im Oktober 1929 in Warschau tagte und von 32 Staaten beschickt war. Die Konferenz beschloß die Annahme der Entwürfe als „Warschauer Luftfahrtrechtskonvention".

Amtliches Material über diese Konferenz liegt z. Zt. noch nicht vor. Auch ist die Konvention noch von keinem Staate ratifiziert worden. Diese Ratifikationen werden indeß kaum noch allzulange auf sich warten lassen, da die Konvention zweifellos einen gewaltigen Fortschritt bedeutet auf dem Wege zur Schaffung weltgleichen Luftfahrtrechtes.

## § 7.

## *Ciana.*

### (Convenio Ibero-Americana de Navegación Aérea.)

### I.

### *Entstehungsgeschichte und Mitgliederstaaten.*

Zu den Staaten, die der Cina nicht beigetreten sind bezw. sie nicht ratifiziert haben, gehören auch Spanien und die meisten Staaten Amerikas. Spanien hatte sich von der Cina ferngehalten, weil die Stellung der Vertragsstaaten dort nicht auf paritätischer Grundlage geregelt war. Bedenkt

---

[1]) Brochure 37 der International Chambre of Commerce, Commercial Aviation, Seite 12.

[2]) Vergleiche den Bericht von *Lapradelle* über die Konferenz, abgedruckt in ZLR I, Beilage, S. 5 ff. und den von *Pittard*, ebenda S. 8 ff. — Ferner *A. Wegerdt* in: „Deutsche Wirtschaftszeitung", 1927, S. 525 ff.; sowie *Otto Schreiber:* Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten, in ZLR I, S. 22 ff.

[3]) Abgedruckt in ZLR I, Beilage, S. 1 ff.

man ferner den im Jahr 1926 erfolgten Austritt Spaniens aus dem Völkerbund, so erscheint es nicht unwahrscheinlich, daß es mehr politische Gründe waren als der dringende Wunsch und die Notwendigkeit, eine Luftfahrtkonvention zu begründen, die Spanien veranlaßten, die Staaten der iberischen Halbinsel und des lateinischen Amerika zu einer Luftfahrtkonferenz einzuladen, die im Oktober 1926 in Madrid stattfand.

Das Ergebnis dieser Konferenz war die am 1. November 1926 abgeschlossene „Convenio Ibero-Americana de Navegación Aérea", offiziell abgekürzt „Ciana". Vertragsstaaten dieser Konvention sind:

1. Spanien;
2. Portugal;
3. Argentinien;
4. Bolivien;
5. Columbien;
6. Costarica;
7. Cuba;
8. Chile;
9. Die dominikanische Republik;
10. Ecuador;
11. Guatemala;
12. Honduras;
13. Mexiko;
14. Nicaragua;
15. Panama;
16. Paraguay;
17. Peru;
18. Salvador;
19. Uruguay;
20. Venezuela.

Von diesen Staaten gehören nur Portugal, Chile und Uruguay der Cina an. Bisher haben nur einige Staaten die Ratifikation der Ciana vollzogen.

## II.

### *Der Inhalt der Ciana.*

Die Ciana[1]) ist eine fast wörtliche Übersetzung der Cina und ihrer Anhänge A—G. Jedoch bestehen zwei sehr wesentliche Unterschiede: erstens sind in der Ciana alle Mitgliederstaaten völlig gleichberechtigt; zweitens enthält die Ciana keinerlei Bezugnahme auf den Weltkrieg und den Völkerbund.

Im Folgenden seien die von der Cina abweichenden Bestimmungen kurz aufgeführt:

Der Art. 5 enthält nicht die Beschränkung wie bei der Cina; er läßt den Vertragsstaaten der Ciana volle Freiheit, den Verkehr der Luftfahrzeuge von Nichtvertragsstaaten über ihrem Gebiet nach eigenem Ermessen zu regeln.

Auch der Art. 7, der die Eintragung bezw. die Staatsangehörigkeit der Luftfahrzeuge regelt, läßt den Vertragsstaaten der Ciana größere Freiheit durch folgende Bestimmungen des 3. und 4. Absatzes:

„Wenn ein ibero-amerikanischer Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat, eine Unstimmigkeit feststellt zwischen den in diesem Artikel festgesetzten Merkmalen, die unentbehrlich sind, um einem Luftfahrzeug die Staatsangehörigkeit beizulegen, und den Normen seiner eigenen inneren Gesetzgebung, so kann er in einem Zusatzprotokoll zu dem Abkommen einen entsprechenden Vorbehalt formulieren.

Der Staat, der diesen Vorbehalt macht, regelt die Eintragung seiner Luftfahrzeuge und das Befliegen seines Staatsgebietes und seiner Staatsgewässer unabhängig; er darf jedoch keinesfalls den übrigen Staaten, die unterzeichnet haben oder beigetreten sind, die in diesem Abkommen vorgesehenen Vorteile zugestehen, wenn deren Luftfahrzeuge nicht alle An-

[1]) Vergleiche zum Folgenden: *Amedeo Giannini:* La convenzione ibero-americana per la navigazione aerea in „Il Diritto aeronautico", 1927, S. 301 ff.

forderungen erfüllen, die im 1. und 2. Absatz dieses Artikels ausdrücklich festgestellt sind."

Art. 34 setzt die Commission Ibero-Americana de Navegación Aérea ein. Nach der paritätischen Grundlage der Ciana hat jeder Staat nur eine Stimme und nur einen Vertreter zu entsenden.

Der Art. 36 schlägt vor, die Zollbestimmungen zum Gegenstand einer gesonderten Vereinbarung zu machen. Bis dahin gelten in jedem Land die betreffenden nationalen Vorschriften.

Der Art. 37 setzt zur Regelung von Meinungsverschiedenheiten ein besonderes Schiedsgericht ein statt des Internationalen Gerichtshofs des Völkerbundes.

Die Art. 41 und 42 enthalten natürlich keine Bemerkung über den Weltkrieg. Die Beitrittsbedingungen sind für alle Staaten die gleichen. Art. 41 betont, daß auch nicht ibero-amerikanische Staaten der Ciana beitreten können.

Art. 43 enthält die Bestimmung, daß die Zugehörigkeit der Ciana nicht ein Ausscheiden aus früheren Conventionen, die dieselbe Materie regeln, bedingt.

Diese Bestimmung wurde eingesetzt mit Rücksicht auf Portugal, Chile und Uruguay, die beim Abschluß der Ciana bereits der Cina angehörten.

Über die Zukunftsaussichten der Ciana, ihr Verhältnis zur Cina und zur Pan American Union vergleiche das in § 10 dieses Kapitels Gesagte.

## § 8.

## *Pan American Union.*

### I.

### *Entstehungsgeschichte und Mitgliederstaaten.*

Bekanntlich[1]) haben auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika die Cina nicht ratifiziert. Es erscheint heute zweifelhafter denn je, ob sie es jemals tun werden[2]), umsomehr als sie sich angelegentlich um das Zustandekommen einer inneramerikanischen Luftfahrtkonvention, bezw. deren Ausbreitung auf alle Staaten Amerikas bemühen, die ebenso wie die Ciana in einem bewußten und gewollten Gegensatz zur Cina steht.

Im Mai 1927 beriefen die USA. deshalb die interamerikanische Commission für Handelsluftfahrt nach Washington. Auf dieser Konferenz waren neben den USA. folgende Staaten vertreten:

1. Argentinien;
2. Bolivien;
3. Chile;
4. Columbien;
5. Costarica;
6. Cuba;
7. Die dominikanische Republik;
8. Guatemala;
9. Mexiko;
10. Panama;
11. Peru;
12. Salvador;
13. Uruguay;
14. Venezuela.

also im Wesentlichen dieselben amerikanischen Staaten, die ein halbes Jahr vorher in Madrid die Ciana abgeschlossen hatten. Von den Ciana-Staaten fehlen — abgesehen von Spanien und Portugal — Ecuador, Honduras, Nicaragua, und Paraguay; hinzugekommen sind nur die USA. Brasilien war auf keiner Konferenz vertreten.

---

[1]) Siehe oben S. 27.

[2]) Siehe hierüber weiter unten S. 35.

Das Ergebnis dieser Konferenz war der Entwurf einer Inter-amerikanischen Luftfahrtconvention[3]). Sie führt den Namen „Pan American Union".

## II.

### *Der Inhalt der Pan American Union.*

Auch die Pan American Union basiert auf dem PLA.; jedoch wurde dieses keineswegs so unverändert übernommen wie von der Ciana. Vielmehr wurden in manchen sehr wesentlichen Punkten Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Auch die Reihenfolge der Bestimmungen des PLA. wurde nicht übernommen.

Der wichtigste und bedeutendste Unterschied ist in der Pan American Union das Fehlen eines internationalen Gesetzgebungs- und Verwaltungsorgans, wie es die Kommissionen der Cina und Ciana sind. Die Vertragsstaaten haben sich lediglich verpflichtet, soweit wie möglich an inter-amerikanischen Maßnahmen bezüglich des Wetter- und Funkdienstes, der Herstellung einheitlicher Luftkarten und der Schaffung eines einheitlichen Signalsystems mitzuwirken und nach Möglichkeit für Übereinstimmung der Vorschriften über die Luftfahrt zu sorgen.

Die weiteren wesentlichsten Unterschiede gegenüber der Cina sind im Folgenden aufgeführt. Bei den meisten ist die Tendenz der Pan American Union ersichtlich, den einzelnen Vertragsstaaten eine möglichst große Bewegungsfreiheit zu lassen und ihre innerstaatlichen Gesetze nur soweit als unbedingt nötig zu binden.

1. In Art. 1 sind die Kolonien nicht erwähnt bei der Definition des Gebietes, über dem jeder Staat die Lufthoheit besitzt.
2. Die Konvention bezieht sich ausdrücklich nur auf private Luftfahrzeuge.
3. Bei der Regelung der Sperrzonen ist bestimmt, daß sich das Überflugsverbot für einheimische Luftfahrzeuge im Gegensatz zu den fremden Luftfahrzeugen nur auf die im internationalen gewerbsmäßigen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge bezieht. Für die fremden Luftfahrzeuge ist jeder Staat berechtigt, in der Nähe der Sperrzonen obligatorische Luftwege vorzuschreiben.
4. Die Eintragung der Luftfahrzeuge richtet sich nach den Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates; hierbei sollen Eintragungen nicht von der Staatsangehörigkeit des Eigentümers abhängig gemacht werden. Diese Regelung weicht besonders von der der Cina ab, die hier weit in das Gesellschaftsrecht der einzelnen Staaten eingreifende Vorschriften gibt.
5. Im Eintragungsschein soll der Heimatshafen der Luftfahrzeuge angegeben sein.
6. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse müssen von dem Staat, dessen Nationalität das Luftfahrzeug hat, ausgestellt sein. Doch behält sich jeder Vertragsstaat das Recht vor, eine Lufttüchtigkeitsprüfung für fremde Luftfahrzeuge entsprechend seinen eigenen Vorschriften vorzunehmen und gegebenenfalls das Überfliegen seines Gebiets zu verbieten.
7. Im Befähigungszeugnis der Luftfahrer soll bestätigt werden, daß der Luftfahrer nicht nur den Anforderungen seines Heimatsstaates genügt, sondern auch eine Prüfung über die Luftverkehrsregeln des fremden Staates, in dessen Gebiet er fliegen soll, bestanden hat.

---

[3]) Abgedruckt in: „Supplement des American Journal of International Law", Bd. 20, S. 304. — Offizielles Material über die Verhandlungen der Konferenz liegt noch nicht vor; vergleiche zum Folgenden: *A. Wegerdt,* a.a.O., S. 33.

Die von einem Vertragsstaat ausgestellten Befähigungsausweise sollen von allen Vertragsstaaten anerkannt werden.

8. Die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung, Fluggäste und Ladung unterliegen den Ein- und Ausreise-, sowie den Zoll- und Polizeibestimmungen des überflogenen Landes. Die Zollbestimmungen erscheinen nicht als Anhang, sondern sind in der Konvention selbst niedergelegt.
9. Jeder Staat bestimmt selbst die Einrichtung und den Betrieb der Flughäfen.
10. Der Ersatz für Personen- und Sachschäden in einem überflogenen Lande richtet sich nach dessen Gesetzen.
11. Der Führer eines Luftfahrzeuges hat Rechte und Pflichten wie der Kapitän eines Handelsschiffes des betreffenden Staates.
12. Meinungsverschiedenheiten regelt ein eigenes Schiedsgericht.

Inwieweit diese Bestimmungen, die den einzelnen Vertragsstaaten zum Teil sehr weitgehende Freiheiten lassen, die nötige Einheitlichkeit des inter-amerikanischen Luftfahrtrechts gefährden, kann erst die Zukunft zeigen. Doch scheinen die amerikanischen Staaten bei dieser Regelung verbleiben zu wollen; denn der im Februar 1928 in Habana abgehaltene Panamerikanische Kongreß hat sich erneut mit der inter-amerikanischen Luftfahrtkonvention befaßt und die Pan American Union in der oben geschilderten Form bestätigt und endgültig abgeschlossen.

## § 9.
## *Die Revision der Cina.*

### I. Vorbereitende Arbeiten.

Durch diese Entwicklung bestand im Jahre 1927 die große Gefahr, daß das internationale Luftfahrtrecht sich innerhalb drei, ja eigentlich vier großen Staatengruppen ganz verschieden entwickeln würde. Abgesehen von den drei großen Konventionen Cina, Ciana und Pan-American-Union bilden auch die ständig sich mehrenden Luftverkehrsabkommen zwischen den Staaten, die keiner Konvention angehören, eine ernste Gefahr für die Einheitlichkeit des internationalen Luftrechts. Die Schuld an dieser zweifellos gefährlichen Entwicklung liegt ausschließlich bei den Schöpfern der Cina. Hätten diese damals ein wirkliches, paritätisches Friedenswerk aufzustellen vermocht, so hätten ihm Deutschland und die anderen heute noch fernstehenden Staaten ohne weiteres beitreten können. Die Gründung der Ciana wäre bestimmt und die der Pan American Union höchstwahrscheinlich unterblieben.

Allein die Gefahr wurde von der Cina selbst noch erkannt, ehe es zu spät war. Auf dem IV. Internationalen Kongreß für Luftfahrt, der vom 24. bis 30. Oktober 1927 in Rom stattfand, wurde von italienischer Seite die Frage aufgeworfen, ob es nicht angezeigt wäre, eine diplomatische Konferenz zwecks gründlicher Revision und Neugestaltung der Cina einzuberufen und zu ihr auch alle Staaten, die der Cina nicht angehören, zur Mitarbeit heranzuziehen. Der Vorschlag fand allgemeine Billigung. Es wurde jedoch auf Frankreichs Antrag beschlossen, diese Revision nicht auf einer diplomatischen Konferenz, sondern durch die Cina selbst vorzunehmen und alle Staaten dazu einzuladen. Nachdem die deutsche Regierung hiezu ihren Standpunkt klargelegt hatte[1]), beschloß die Cina in ihrer

[1]) Sie erklärte, daß sie den Standpunkt, den *A. Wegerdt*, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium in einem Bericht eingenommen hatte, der sich im Wesentlichen mit dem letzten Kapitel seiner oben zitierten Abhandlung deckt, zu dem ihren mache.

15. Sitzung vom 21. bis 23. März 1929 in Brüssel zum Zwecke der Revision des Pariser Luftverkehrsabkommens eine außerordentliche Sitzung nach Paris einzuberufen, zu der auch die Nichtmitgliederstaaten eingeladen werden sollten mit der Aufforderung, Vorschläge auszuarbeiten.

Diese Sitzung fand vom 10. bis 15. Juni 1929 in Paris statt. Folgende Staaten hatten der Einladung Folge geleistet:

Deutschland, U.S.A., Österreich, Belgien, Brasilien, Großbritannien mit Nord-Irland, dem irischen Freistaat, Canada, Australien, Neuseeland, Südafrikanische Union, Indien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Cuba, Dänemark, Esthland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Haiti, Italien, Japan, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Panama, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Saar-Regierung, Spanien, Siam, Schweden, Schweiz, Jugoslawien, Tschechoslowakei, Ungarn, Uruguay, Venezuela.

Nur Deutschland hatte präzise Vorschläge ausgearbeitet, auf deren Basis die Verhandlungen stattfanden[2]).

Die Freiheit, welche die Nichtmitgliederstaaten im Gegensatz zu den durch die Cina mehr oder weniger gebundenen Cinastaaten hatten, besaß den Vorzug, daß es zu einer ausgiebigen Erörterung aller revisionsbedürftigen Punkte kam.

## II.

### Die Änderungen der Cina.

Das Ergebnis der Sitzung war die Abänderung verschiedener Artikel des PLA, deren Inhalt im Folgenden kurz besprochen werden soll.

Durch die Abänderungen erhielten die Artikel 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 neuen Wortlaut.

Im Art. 3, der von den Sperrzonen handelt, wurde nach dem Vorbild der Pan American Union die Bestimmung eingeschoben, daß jeder Staat ausnahmsweise im Interesse der öffentlichen Sicherheit seinen einheimischen Luftfahrzeugen das Überfliegen dieser Sperrzonen gestatten kann. Ferner bleibt jedem Vertragsstaat das Recht vorbehalten, in Friedenszeiten bei außerordentlichen Umständen das Überfliegen seines Gebietes provisorisch mit sofortiger Wirkung einzuschränken oder zu verbieten, wobei jedoch die Luftfahrzeuge aller Staaten die gleiche Behandlung erfahren müssen.

Art. 5, der jetzt als letzter Artikel des Kapitels I, betitelt „Allgemeine Grundsätze — Principes Généraux" rangiert[3]), bestimmt ausdrücklich, daß jeder Vertragsstaat das Recht hat, Sonderabkommen mit Nichtvertragsstaaten abzuschließen. Diese Sonderabkommen dürfen jedoch weder das Recht der Vertragsstaaten der Cina beeinträchtigen, noch dürfen ihre Bestimmungen zu denen der Cina in Widerspruch stehen.

Der erste Satz bringt hier als wesentliche Neuerung das klipp und klar ausgesprochene Recht der Mitgliederstaaten, Sonderabkommen abzuschließen, entgegen der früheren gewundenen Fassung, die unter dem Druck der Verhältnisse das strikte Verbot der ursprünglichen Fassung aufgeben mußte[4]).

Von großer Wichtigkeit ist auch die neue Fassung des Art. 7, wonach sich die Eintragung der Luftfahrzeuge in die Rolle nach den Gesetzen jedes einzelnen Vertragsstaates richtet, ebenfalls nach dem Vorbild der Pan American Union. Damit ist die unhaltbare Regelung des bisherigen Art. 7

---

[2]) Diese Vorschläge sind im Wesentlichen enthalten in *Wegerdt*, a.a.O., S. 33.

[3]) Bisher als erster Artikel des Kapitel II: „Staatsangehörigkeit der Luftfahrzeuge — Nationalité des Aéronefs."

[4]) Siehe hierüber oben S. 24.

gefallen, die weitgehend besonders in das Gesellschaftsrecht der einzelnen Staaten eingriff und häufig auch bei der verschiedenartigen Struktur der Rechtsordnungen der Cinastaaten zu sinnlosen Ergebnissen führte.

Art. 15, der von den internationalen Luftwegen handelt, bringt als neue Bestimmung, daß ferngesteuerte Luftfahrzeuge nur mit besonderer Genehmigung das Gebiet eines Vertragsstaates ohne Piloten überfliegen dürfen.

Der wichtige und vielumstrittene Art. 34 hat endgültig die Fassung erhalten, die allein die Cina geeignet macht, Grundlage des gesamten Weltluftrechts zu werden, indem alle Mitgliederstaaten völlig gleichberechtigt sind: kein Vertragsstaat darf mehr als zwei Vertreter in der Kommission haben; jeder Vertragsstaat hat eine Stimme.

Änderungen der Anhänge erfolgen mit Dreiviertel-Majorität, der in der betreffenden Sitzung vertretenen Staaten, wenn dies mindestens zwei Drittel aller Stimmen sind, die hätten abgegeben werden können, wenn alle Vertragsstaaten vertreten gewesen wären.

Die Änderung des Abs. 1 von Art. 37 trägt lediglich der inzwischen erfolgten Einrichtung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes beim Völkerbund Rechnung.

Zum Schluß hatte die Cina noch die Aufgabe, endlich den Schatten des vergangenen Weltkriegs aus dem Friedenswerk zu eliminieren; dies geschah durch völlige Streichung des Art. 42 (der sich gegen den Beitritt der ehemaligen Mittelmächte richtete) und durch die Änderung des Abs. 1 von Art. 41 in die Fassung: „Jeder Staat kann der Cina beitreten."

Das alles sind sehr wesentliche Änderungen und man kann annehmen, daß die Tagung mit dem besten Willen der Sache zu dienen an die Arbeit herangetreten war.

Der folgende letzte Paragraph dieses Kapitels soll die Hoffnungen aufzeigen, die man an die Revision der Cina knüpft und die Mängel, die ihr noch anhaften.

## § 10.
## *Ausblick.*

Die Verbesserungen der Cina sind im großen und ganzen bemerkenswert. Es hat den Anschein, als ob sie genügen würden, um den Beitritt großer Staaten zu erreichen, die unbedingt nötig sind zum weiteren Aufbau des internationalen Luftverkehrs. Vor allem Deutschland, auch verkehrsgeographisch das Herz Europas, ist nun in der Lage, sich der Cina anzuschließen, ebenso die Staaten des lateinischen Amerika.

Die Haltung der U.S.A. ist jedoch heute unklarer denn je. Obwohl sie Vertreter zur Pariser Sitzung entsandt und diese sich auch an den Beratungen durchaus aktiv beteiligt hatten, verweigerten sie dennoch als einziger teilnehmender Staat dem Schlußprotokoll der Sitzung ihre Unterschrift und zwar eigentlich ohne Begründung. Den U.S.A. scheint ihr eigenes Werk, die Pan American Union, mehr am Herzen zu liegen als die Cina und sie werden dies unter keinen Umständen aufgeben wollen. Auch die latein-amerikanischen Staaten zeigen keine Lust, die Pan American Union zu verlassen.

Bezüglich der Ciana haben sie zwar — und besonders auch Spanien — erklärt, daß die Gegensätze zwischen Cina und Ciana beseitigt seien; es besteht also die Aussicht, daß die noch gar nicht richtig zum Leben erwachte Ciana verschwinden wird. Allein die Pan American Union wird bleiben.

Amerika hat seine eigenen Notwendigkeiten. Es kann zwar an einem Weltvertrag teilnehmen, aber es wird seine interamerikanischen Abkommen deswegen weder aufgeben, noch überhaupt vernachlässigen.

Man braucht sich aber beim Eintritt der amerikanischen Staaten in die Cina nicht durch das Nebeneinanderbestehen der beiden Konventionen beunruhigen zu lassen, wenn es nur gelingt, zwischen beiden Vertragswerken Übereinstimmung zu erzielen und die Gefahr einander widersprechender Bestimmungen zu vermeiden.

Es könnten sich jedoch schwere Unzuträglichkeiten, die geeignet wären, der gemeinsamen Sache des internationalen Luftverkehrs unabsehbaren Schaden zuzufügen, ergeben, wenn die beiden Unionen aus Mangel an Übereinstimmung gegensätzliche und einander zuwiderlaufende Bestimmungen annehmen würden. Die Mitgliederstaaten beider Unionen stünden vor unhaltbaren Situationen.

Diese Gefahr wird sich in der Hauptsache bannen lassen, wenn die Cina rechtzeitig einsieht und auch die Konsequenzen aus der Einsicht zieht, daß sie auch heute noch kein Idealgebilde ist. Die Revision vom Juni 1929 hat zwar die gröblichsten Mißstände beseitigt, aber es bleibt noch viel zu tun für künftige Revisionen. Auf manches[1]) ist schon in der Pariser Sitzung hingewiesen worden, ohne daß man begreiflicherweise auch zu einer Erledigung dieser Fragen kam; was erreicht wurde, ist für den Anfang und die gegebenen Umstände anerkennenswert. Es wird noch viel Zeit vergehen und noch manche Sitzung der Cina abgehalten werden müssen, bis sie so revidiert und neu geordnet ist, daß sie allen Anforderungen gerecht wird.

Alle diese Verzögerungen und Schwierigkeiten hätten sich vermeiden lassen, wenn man das Dogma: „Extra Cina nulla salus" verlassen und anstatt auf einer Cina-Sitzung auf einer diplomatischen Konferenz ein neues Abkommen beraten und beschlossen hätte. Dabei hätte man alles übernehmen können, was an der Cina gut ist und sich bewährt hat und ohne Schwierigkeiten alles das weglassen können, was sich als unvorteilhaft und für die weitere Ausbreitung der Cina hinderlich erwiesen hat. Man wäre nicht gebunden gewesen durch die alte Fassung der Cina und es hätte nicht jede Änderung einen Kampf bedeutet. Es ist nicht wahrscheinlich, daß die bisherigen Cina-Staaten sich sehr dagegen gesträubt hätten, die alte Cina ganz fallen zu lassen und dafür ein neues cinaähnliches Gebilde mit allen Vorteilen und ohne alle Nachteile der alten Cina einzutauschen, das allen Interessen und vor allem denen der Sache selbst gerecht geworden wäre. Es ist wohl nicht zu optimistisch zu vermuten, daß ein solches neues Abkommen bei geeigneter Fassung auch die Pan American Union zum Verschwinden gebracht hätte, besonders in einem Jahre, wo der grandiose Weltflug des „Graf Zeppelin" gezeigt hatte, daß auch für den Luftverkehr die Schranken der Kontinente und der großen Meere zu fallen beginnen.

Allein der im Sommer 1929 einmal eingeschlagene Weg konnte selbst beim besten Willen nicht zu diesem Ziele führen, weil man eben die Cina selbst über ihr Weiterbestehen beraten ließ. Ohne die konkrete Existenz eines Nachfolgers, den sie selbst nicht schaffen konnte, konnte sie auch ihr eigenes Ende nicht beschließen.

Die Cina besteht und es ist jeder — auch der längste — Weg zu begrüßen, der uns zu ihrer universellen Annahme führt.

---

[1]) Anhang H, Kapitel III, Forderungen der englischen Dominions, Definition der Militärluftfahrzeuge u. a.

Die außerordentliche Sitzung vom Juni 1929 hat klar gezeigt, was von anderer Seite schon früher erkannt und ausgesprochen wurde, daß es zur Erreichung der Universalität durch die Cina nötig ist, die starre Grundlage für alle Mitgliederstaaten gemeinsamen Rechtes aufzuheben und gemäß dem Vorbild der Pan American Union den Mitgliederstaaten in einem weit gesteckten Rahmen hinreichende Bewegungsfreiheit zu lassen. Freilich wäre es bei einem Verkehrsmittel wie dem Luftfahrzeug, das seinem Wesen nach international ist, der Idealzustand, wenn für alle Staaten gemeinsames Recht geschaffen werden könnte. Die Rechtsordnungen der Staaten der Erde sind jedoch zu verschiedener Natur, von zu großen Verschiedenheiten der geschichtlichen Entwicklung, der Kultur, Religion, Rasse und zahllosen anderen Faktoren bestimmt, als daß eine gemeinsame Rechtsordnung für ein so umfangreiches Gebiet, wie es die zahlreichen Materien des Luftfahrtrechtes darstellen, erreicht werden könnte, ohne daß für einzelne Staaten untragbare Divergenzen entstünden, die ihnen die Teilnahme unmöglich machen würden.

Ein solcher Idealzustand ist wie gesagt unerreichbar. Je mehr Staaten einer Union angehören sollen, desto weniger starr wird sie in ihren Anordnungen werden müssen. Eine allumfassende Vereinbarung kann nur mit elastischen Rahmenbestimmungen existieren, die einer jeden einzelnen Rechtsordnung noch genügend Bewegungsfreiheit lassen. Die Vorteile, die eine große und umfassende Vereinigung bietet, übertreffen trotzdem bei weitem die einer beschränkten und geschlossenen Vereinigung, die nur zwischen einer geringen Anzahl von Staaten mit annähernd homogenen nationalen Bestimmungen möglich ist.

Der erstrebten Erweiterung der Cina sind die Haupthindernisse aus dem Weg geräumt und die vollendete Revision kann als verheißungsvoller Beginn der endgültigen Festlegung gelten, die nicht mehr allzulange auf sich warten lassen wird. Die Völker haben alle größtes Interesse daran, ihre internationalen Verkehrsbeziehungen durch auf einheitlicher Grundlage getroffene Bestimmungen zu regeln, allein die Bindungen dürfen nicht zu starr und eng sein. Es wird die Aufgabe der Cina sein, langsam Schritt für Schritt die Bestimmungen abzubauen, die die Bewegungsfreiheit der einzelnen Staaten allzusehr einengen. Es bleibt der Cina ja immer der Vorteil, daß die Mehrzahl der nationalen Regelungen auf ihr aufgebaut ist und die meisten Staaten schon mit ziemlich übereinstimmenden Regelungen ausgestattet zur China kommen.

Der Elastizität des gemeinsamen Rechts gehört die Zukunft. Wenn die Cina dies nicht vergißt, gehört die Zukunft ihr. Wenn die großen Staaten Europas, die bis jetzt abseits gestanden sind, besonders aber Deutschland, ihr beigetreten sind, ist sie durch ihr Alter, ihre Erfahrung und die große Zahl guter, seit einem Jahrzehnt bewährter Bestimmungen ebenso wie durch ihre Mitgliederstaaten berufen, der Hort des Rechts für die immer weiter aufstrebende internationale Luftfahrt zu sein.

Anhang zum I. Kapitel.

# Rechtsvergleichende Staatenübersicht.

*Vorbemerkungen zur folgenden Übersicht.*

Es ist aufgeführt unter:

1) die Zugehörigkeit zum Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. 10. 1919 nebst den Zusatz- bezw. Änderungsprotokollen vom 1. 5. 1920, 27. 10. 1922 und 30. 6. 1923 mit dem Worte „Cina".

Die Zugehörigkeit zu der im Oktober 1926 in Madrid abgeschlossenen Convenio Ibero-Americana de Navegaciôn Aérea mit dem Worte „Ciana".

Die Zugehörigkeit zu der im Mai 1927 in Washington bezw. Februar 1928 in Habana abgeschlossenen Pan American Union mit: „PAU".

2) Die von den einzelnen Staaten abgeschlossenen Sonderabkommen.

3) Die *wichtigsten* Gesetze und Verordnungen der einzelnen Staaten bezüglich der Luftfahrt.

Bei 2. und 3. ist eine Stelle amtlichen Abdrucks zitiert und zwar bedeutet:
NfL die „Nachrichten für Luftfahrer" (herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium).
SDN die „Société Des Nations, Recueil des Traités".
Revue die „Revue juridique de la locomotion Aérienne".
ZLR die „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht".

| | | |
|---|---|---|
| *Afghanistan:* | 1) — | |
| | 2) U d SSR — 28. 11. 1927 | |
| | 3) — | |
| *Albanien:* | 1) — | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftfahrtkonzessionsbedingung. v. 14. 3. 1925 | (NfL 25/573) |
| *Argentinien:* | 1) Ciana — PAU | |
| | 2) Uruguay — 31. 5. 1922 | (NfL 22/525) |
| | 3) Luftfahrt-VO vom 4. 9. 1925 | (NfL 26/97) |
| | VO über Flughäfen vom 20. 9. 1921 | (NfL 22/1) |
| *Belgien:* | 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert) | |
| | 2) Dänemark — 28. 6. 1923 | (NfL 23/433) |
| | Deutsches Reich — 29. 5. 1926 | (NfL 26/657) |
| | Niederlande — 8. 7. 1922 | (NfL 22/573) |
| | Großbritannien und Frankreich betr. Zollbehandlung — 5. 5. 1926 | (NfL 26/401) |
| | Deutsches Reich betr. die Festlegung von Überflugszonen — 29. 5. 1927 | (NfL 27/645) |
| | Schweiz (vorläufiges Abkommen) — 13. 6. 1922 | (SDN XII., 296) |
| | 3) Gesetz vom 16. 11. 1919 betr. die Regelung der Luftfahrt | (NfL 21/461) |
| | Abänderungs-VO vom 12. 4. 1926 | (NfL 27/181) |
| | Flughafenordnung vom 20. 8. 1926 | (NfL 27/25, 37) |
| | VO über Lichtbildgerät vom 23. 3. 1924 | (NfL 25/21) |
| *Bolivien:* | 1) Cina — 1. 6. 1922 ratifizert; 30. 8. 1924 ausgetreten Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |

| | | |
|---|---|---|
| *Brasilien:* | 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftfahrt-VO vom 22. 7. 1925 | (NfL 25/585) |
| *Bulgarien:* | 1) Cina — 5. 7. 1923 (ratifiziert) | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftverkehrgesetz vom 23. 7. 1925 | (NfL 26/25, 37) |
| *Chile:* | 1) Cina — 1923 (ratifiziert) — Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) Dekret betr. die nationalen Luftstreitkräfte vom 15. 7. 1920 | (NfL 21/377) |
| | Luftfahrt-VO vom 17. 10. 1925 | (NfL 26/100) |
| *China:* | 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Costa Rica:* | 1) Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Cuba:* | 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Dänemark:* | 1) Cina — 14. 10. 1927 (ratifiziert) | |
| | 2) Großbritannien — 23. 12. 1920 | (NfL 21/82) |
| | Norwegen — 27. 7. 1921 | (NfL 22/197) |
| | Deutsches Reich — 25. 4. 1922 | (NfL 23/229) |
| | Schweden — 7. 11. 1922 | (NfL 23/223) |
| | Belgien — 28. 6. 1923 | (NfL 23/433) |
| | Polen — 16. 12. 1924 | (NfL 25/249) |
| | Niederlande (vorl.) — 23. 7. 1926 | (NfL 28/358) |
| | 3) Luftfahrtgesetz vom 1. 5. 1923 | (NfL 23/285) |
| | Luftfahrtzollvorschriften vom 30. 12. 1924 | (NfL 25/141) |
| *Danzig:* | 1) — | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftverkehrsgesetz vom 19. 6. 1926 | (NfL 27/413) |
| | VO über Betrieb und Verkehr im Flughafen Danzig-Langfuhr vom 19. 7. 1927 | (NfL 27/565) |
| *Deutsches Reich:* | 1) — | |
| | 2) Schweiz — 14. 9. 1920 | (NfL 20/57) |
| | Dänemark — 25. 4. 1922 | (NfL 23/229) |
| | Niederlande — 24. 7. 1922 (noch nicht ratifiziert) | |
| | Österreich — 19. 5. 1925 | (NfL 25/433) |
| | Schweden — 29. 5. 1925 | (NfL 25/453) |
| | Frankreich — 22. 5. 1926 | (NfL 26/645) |
| | Belgien — 29. 5. 1926 | (NfL 26/657) |
| | Tschechoslowakei — 22. 1. 1927 | (NfL 27/137) |
| | Italien — 20. 5. 1927 | (NfL 27/633) |
| | Großbritannien — 29. 6. 1927 | (NfL 27/413) |
| | Spanien — 9. 12. 1927 | (NfL 28/260) |
| | Norwegen — 23. 1. 1929 | (NfL 29/142) |
| | Saar-Regierung — 30. 4. 1929 | (NfL 29/237) |
| | 3) Luftverkehrsgesetz vom 1. 8 .1922 (RGBl. I, S. 681) | (NfL 22/429) |
| | VO über die Änderung des LuftVG und des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 5. 2. 1924 (RGBl. I, S. 43) | (NfL 24/33) |
| | VO zur Änderung der Haftpflichthöchstsummen für Kraftfahrzeug- und Luftverkehr vom 6. 2. 1924 (RGBl. I, S. 42) | (NfL 24/33) |
| | VO über Landungsaufforderung für Luftfahrzeuge vom 11. 9. 1924 (RGBl. I, S. 706) | (NfL 24/305) |

Gesetz zur Durchführung der Artikel 177, 178 und 198 des Versailler Vertrags vom 8. 7. 1926 — mit mehreren AusführungsVOen (RGBl. I, S. 397) (NfL 26/377)

*Saargebiet:* (Teil des Deutschen Reiches)
1) Cina — 1927 (ratifiziert)
2) Schweiz (vorl.) — 15. 8. 1928 (NfL 29/H. 10)
Deutsches Reich — 30. 4. 1929 (NfL 29/237)
3) VO betr. die Regelung des Luftverkehrs im Saargebiet vom 15. 2. 1928 (NfL 28/142)

*Dominikanische Republik:*
1) Ciana — PAU
2) —
3) —

*Ecuador:*
1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) — Ciana
2) Frankreich — 28. 11. 1921 (NfL 22/42)
Italien — 28. 11. 1921 (NfL 22/42)
3) —

*Estland:*
1) —
2) —
3) LuftfahrtVO vom 8. 3. 1923 (NfL 26/461)

*Finnland:*
1) —
2) —
3) Luftfahrtgesetz vom 25. 5. 1923 (NfL 23/305)

*Frankreich:*
1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) Großbritannien — 20. 10. 1920 (SDN II, 324)
Ecuador — 28. 11. 1921 (NfL 22/42)
Niederlande — 2. 7. 1923 (NfL 23/393)
Tschechoslowakei — 1924 (NfL 24/361)
Großbritannien und Belgien betr. Zollbehandlung — 5. 5. 1926 (NfL 26/401)
Schweiz — 22. 5. 1926 (—)
Deutsches Reich — 22. 5. 1926 (NfL 26/645)
Spanien — 22. 3. 1928
Japan — 30. 8. 1927, bezüglich des Luftverkehrs in Indochina
3) Luftverkehrsgesetz vom 31. 5. 1924 (NfL 24/273)
Ausführungsbestimmungen vom 31. 5. 1924 (NfL 26/597)
Dekret betr. Luftfahrtzertifikate vom 25. 2. 1925 (NfL 26/609)
VO über Sperrgebiete, Lichtbild- und Filmgerät vom 20. 4. 1926 (NfL 27/61)
VO vom 19. 1. 1926 (für Algerien) (NfL 26/573)

*Griechenland:*
1) Cina — 13. 3. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Luftfahrtkonzessionsbedingungen vom 8. 7. 1925 und 17. 10. 1925 (NfL 25/545 und 26/185)

*Großbritannien:*
1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) Dänemark — 23. 12. 1920 (NfL 21/82)
Schweiz — 6. 11. 1919 —
Frankreich — 20. 10. 1919 (SDN II, 324)
Portugal — 6. 4. 1921 —
Schweden — 16. 2. 1921 und 5. 3. 1924 —
(Von Schweden gekündigt am 13. 10. 1927)
Norwegen — 15. 7. 1921 und 22. 2. 1923 (NfL 24/329)
Niederlande — 11. 7. 1923 (NfL 23/385)
nebst Frankreich und Belgien betr. Zollbehandlung — 5. 5. 1926 (NfL 26/401)
Deutsches Reich — 29. 6. 1927 (NfL 27/413)
Polen — 13. 8. 1924 (NfL 24/374)
Belgien — (nicht formell)
Italien — (nicht formell)

3) Luftfahrtgesetz vom 25. 6. 1926 (NfL 21/317)
ersetzt durch LuftfahrtVO vom 19. 12. 1923 (Air Navigation Consolidation Order) (NfL 25/1, 9, 17, 25, 33, 41); geändert durch VO vom 16. 12. 1925 und Air Navigation Amendment Order 1927 (NfL 27/245)

*Australischer Bund:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) —

*Canada:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Luftfahrt-VO vom 31. 12. 1919 (NfL 21/725)
Luftamtsgesetz vom 6. 6. 1919 (NfL 21/533)

*Indien:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Luftfahrtzeuggesetz vom 31. 1. 1920

*Irischer Freistaat:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) —

*Neuseeland:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Luftgesetz vom 10. 12. 1918 (Revue 8/165)
vorl. Vorschriften vom 21. 2. 1921

*Südafrikanische Union:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Luftfahrtgesetz von 1923 (NfL 24/341)

*Guatemala:* 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht rtaifiziert)
Ciana — PAU
2) —
3) Luftfahrtkonzessionsbedingungen v. 3. 9. 1925 (NfL 26/1)

*Honduras:* 1) Ciana
2) —
3) —

*Japan:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) Frankreich — 30. 8. 1927 bezüglich Indochina
3) Luftfahrtgesetz vom 8. 4. 1921 (NfL 21/474)

*Italien:* 1) Cina — 13. 3. 1922 (ratifiziert)
2) Ecuador — 28. 11. 1921 (NfL 22/42)
Deutsches Reich — 20. 5. 1927 (NfL 27/633)
Spanien — 15. 8. 1927 (NfL 27/317)
Österreich — 11. 5. 1928 (NfL 28/202)
3) Kgl. Dekret betr. Luftfahrtvorschriften vom 20. 8. 1923 (NfL 24/241)
Ausführungs-VO vom 11. 1. 1925 (NfL 25/365)
Luftfahrtkonzessionsbedingungen vom 18. 10. 1924 und 27. 8. 1925 (NfL 25/349 und 26/13)

*Jugoslawien:* 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert)
2) —
3) Richtlinien für den internationalen Luftverkehr ziviler Flugzeuge vom 25. 6. 1926 (NfL 26/509)

*Kolumbien:* 1) Ciana — PAU
2) —
3) Luftverkehrsdekret vom 15. 3. 1920
Luftfahrtsubventionsbedingungen vom 12. 11. 1924 (NfL 25/113)

*Lettland:* 1) —
2) —
3) Luftverkehrsgesetz vom 7. 6. 1926 (NfL 26/389)

*Liberia:* 1) Cina — 29. 3. 1922 (nicht ratifiziert)
2) —
3) —

*Litauen:*
1) —
2) —
3) Luftverkehrsgesetz vom 29. 11. 1921 (NfL 22/85)

*Luxemburg:*
1) —
2) —
3) —

*Mandate des Völkerbundes:*
a) *Deutsch-Ostafrika* (Mandatare: Belgien und Großbritannien)
1) —
2) —
3) —
b) *Palästina* (Mandatar: Großbritannien)
1) —
2) —
3) —
c) *Deutsch-Südwestafrika* (Mandatar: Südafrikanische Union)
1) —
2) —
3) —
d) *Syrien* und *Libanon* (Mandatar: Frankreich)
1) —
2) —
3) —

*Mexiko:*
1) Ciana — PAU
2) —
3) Grundlagen für Luftverkehrslinien im öffentlichen Verkehr vom 14. 9. 1920 (NfL 21/394)

*Nicaragua:*
1) Cina — 31. 12. 1922 (nicht ratifiziert) — Ciana
2) —
3) —

*Niederlande:*
1) —
2) Belgien — 8. 7. 1922 (NfL 22/575)
Deutsches Reich — 24. 7. 1922 (noch nicht ratifiziert)
Frankreich — 2. 7. 1923 (NfL 23/393)
Großbritannien — 11. 7. 1923 (NfL 23/385)
Polen (vorl.) — 4. 11. 1925 (NfL 26/49)
Norwegen (vorl.) — 8. 1. 1925 (NfL 26/293)
Schweden (vorl.) — 21. 11. 1925 —
Schweiz (vorl.) — 18. 5. 1925 —
Dänemark (vorl.) — 23. 7. 1926 (NfL 28/258)
3) Luftvorschriften vom 28. 5. 1924 (NfL 24/257)
Gesetz betr. Regelung der Luftfahrt vom 30. 7. 1926 (NfL 27/85, 97, 113, 125, 141)
Verkehrsbestimmungen vom 9. 1. 1925 (NfL 25/73)
Luftfahrzeugvorschriften vom 9. 5. 1925 (NfL 26/213)

*Norwegen:*
1) —
2) Dänemark — 27. 7. 1921 (NfL 22/197)
Großbritannien — 15. 7. 1921 und 22. 2. 1923 (NfL 24/329)
Schweden — 26. 5. 1923 —
Niederlande (vorl.) — 8. 1. 1925 (NfL 26/293)
Deutsches Reich — 23. 1. 1929 (NfL 29/142)
3) Luftgesetz vom 17. 12. 1923 (NfL 24/225)
Ausführungsbestimmungen vom 21. 3. 1924 (NfL 24/233)
Luftfahrzollgesetz vom 17. 4. 1925 (NfL 25/301)

*Österreich:*
1) —
2) Ungarn — 29. 8. 1924 (NfL 26/361)
Deutsches Reich — 19. 5. 1925 (NfL 25/433)
Tschechoslowakei — 11. 2. 1927 (NfL 29/H. 19)
Italien — 11. 5. 1928 (NfL 28/202)

| | | |
|---|---|---|
| | 3) Gesetz betr. die vorläufige Regelung der Luftfahrt vom 10. 12. 1919 | (NfL 21/489) |
| *Panama:* | 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Paraguay:* | 1) Ciana | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Persien:* | 1) Cina — 11. 7. 1922 (ratifiziert) | |
| | 2) UdSSR. (Postabk.) — 23. 11. 1927 | (NfL 29/142) |
| | 3) — | |
| *Peru:* | 1) Cina — 11. 7. 1922 (ratifiziert) — Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftfahrtvorschriften vom 15. 11. 1921 | (NfL 22/102) |
| *Polen:* | 1) Cina — 26. 11. 1924 (ratifiziert) | |
| | 2) Großbritannien — 13. 8. 1924 | (NfL 24/377) |
| | Dänemark — 16. 12. 1924 | (NfL 25/249) |
| | Niederlande (vorl.) — 4. 11. 1925 | (NfL 26/49) |
| | Schweden — 1. 10. 1925 | (NfL 26/485) |
| | Tschechoslowakei — 15. 4. 1926 | (SDN LXVII, 306 ff.) |
| | 3) Luftverkehrsvorschrift | (NfL 25/85) |
| *Portugal:* | 1) Ciana — Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert) | |
| | 2) Großbritannien — 6. 4. 1921 | |
| | 3) Luftfahrt-VO vom 27. 4. 1927 | (NfL 27/321) |
| *Rumänien:* | 1) Cina — 31. 5. 1924 (ratifiziert) | |
| | 2) — | |
| | 3) Vorl. Bestimmung der Zollverwaltung vom 25. 5. 1920 VO über Luftlinien, Konzession, Betrieb vom 6. 9. 1920 | |
| *UdSSR.* | 1) — | |
| (Union der Sozial. Sowjetrepubliken) | 2) Afghanistan — 28. 11. 1927 | |
| | Persien (Postabk.) — 23. 11. 1927 | (NfL 29/142) |
| | 3) Dekret der russischen Volkskommissare über den Luftverkehr vom 17. 1. 1921 | (NfL 23/457) |
| *Salvador:* | 1) Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Schweden:* | 1) Cina — 21. 7. 1927 (ratifiziert) | |
| | 2) Deutsches Reich — 29. 5. 1925 | (NfL 25/453) |
| | Dänemark — 7. 11. 1922 | (NfL 23/233) |
| | Großbritannien — 16. 2. 1921 und 5. 3. 1921 — (von Schweden gekündigt am 13. 10. 1927) | (NfL 24/329) |
| | Niederlande (vorl.) — 21. 11. 1925 | — |
| | Norwegen — 26. 5. 1923 | — |
| | Polen — 1. 10. 1925 | (NfL 26/485) |
| | 3) VO betr. den Luftverkehr vom 16. 7. 1920 | (NfL 20/102) |
| | Luftfahrt-VO vom 26. 5. 1922 | (NfL 22/477) |
| | Ausführungsbestimmungen vom 26. 5. 1922 | (NfL 23/241) |
| | Landevorschriften | (NfL 24/193) |
| | Luftfahrsperrgebiete | (NfL 26/273) |
| | Luftfahrtsubventionsbedingungen | (NfL 25/473) |
| | VO über Lichtbildgerät | (NfL 26/149) |
| *Schweiz:* | 1) — | |
| | 2) Deutsches Reich — 14. 9. 1920 | (NfL 20/57) |
| | Frankreich — 22. 5. 1926 | — |
| | Großbritannien — 6. 11. 1919 | — |
| | Niederlande (vorl.) — 18. 5. 1925 | — |
| | Saar-Regierung (vorl.) — 15. 8. 1928 | (NfL 29/H. 10) |
| | Belgien — 13. 6. 1922 | (SDN XII, 296) |

| | | |
|---|---|---|
| | 3) Bundesratsbeschluß betr. Ordnung des Luftverkehrs vom 27. 1. 1920 | (NfL 21/605) |
| | Vorschriften betr. Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern vom 24. 1. 1921 | (NfL 21/177) |
| *Siam:* | 1) Cina — 1. 6. 1922 (ratifiziert) | |
| | 2) — | |
| | 3) — | |
| *Spanien:* | 1) Ciana | |
| | 2) Deutsches Reich — 9. 12. 1927 | (NfL 28/260) |
| | Italien — 15. 8. 1927 | (NfL 27/317 |
| | Frankreich — 22. 3. 1928 | — |
| | 3) VO vom 25. 11. 1919 | (NfL 21/765) |
| | Dekret betr. Luftverkehrslinien vom 14. 2. 1924 | |
| | VO betr. Einflug von Luftfahrzeugen vom 17. 4. 1920 | (NfL 21/661) |
| | Luftfahrtkonzessionsbedingungen vom 16. 8. 1924 | (NfL 24/385) |
| | VO betr. Richtlinien für ausländische Luftfahrer vom 12. 8. 1927 | (NfL 27/669) |
| *Tschechoslowakei:* | 1) Cina — 23. 11. 1923 (ratifiziert) | |
| | 2) Deutsches Reich — 22. 1. 1927 | (NfL 27/137) |
| | Frankreich — 1924 | (NfL 24/361) |
| | Österreich — 11. 2. 1927 | (NfL 29/H. 19) |
| | Polen — 15. 4. 1926 | (SDN LXVII, 306 ff.) |
| | 3) Luftverkehrsgesetz vom 8. 7. 1925 | (NfL 25/497) |
| | VO betr. Sperrgebiete vom 31. 1. 1924 | (NfL 24/209) |
| *Türkei:* | 1) — | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftverkehrsvorschriften | (NfL 25/533) |
| *Ungarn:* | 1) — | |
| | 2) Österreich — 29. 8. 1924 | (NfL 26/261) |
| | 3) VO betr. den Luftverkehr vom 20. 12. 1922 | (NfL 23/62) |
| | VO über Verkehr ausländischer Luftfahrzeuge vom 25. 2. 1924 | (NfL 24/217) |
| | VO betr. Aufsicht über das Luftfahrwesen vom 1. 8. 1927 | (SDN LXVIII, 436 ff.) |
| *Uruguay:* | 1) Cina — 13. 7. 1924 (ratifiziert) | |
| | Ciana — PAU | |
| | 2) Argentinien — 31. 5. 1922 | (NfL 22/525) |
| | 3) Dekret betr. Überfliegen des Staatsgebiets vom 22. 3. 1922 | (NfL 22/341) |
| *Venezuela:* | 1) Ciana — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftfahrtgesetz vom 16. 6. 1920 | |
| *Vereinigte Staaten von Nordamerika:* | 1) Cina — 13. 10. 1919 (nicht ratifiziert) — PAU | |
| | 2) — | |
| | 3) Luftverkehrsgesetz vom 20. 5. 1926 | (NfL 27/261, 273, 289, 307) |
| | Luftfahrt-VO vom 31. 12. 1926 mit Änderungen vom 22. 3. 1927 | (NfL 27/337, 365, 389, 548) |
| | Luftpostgesetz vom 8. 3. 1928 | (Aviation Bd. 24, H. 13, S. 779). |

## II. Kapitel.

# Die Entwicklung der völkerrechtlichen Regelung des Luftkriegs.

### § 1.

*Geschichtliche Entwicklung der Luftfahrzeugverwendung im Kriege.*

Als nach dem am 5. Juni 1783 in Annonay erfolgten Aufstieg eines allerdings noch unbemannten Ballons der Gebrüder *Montgolfier* am 17. Oktober 1783 *Girond de Vilette* zusammen mit *Pilâtre de Rozier* als erster Mensch den uralten Flugtraum der Menschheit verwirklicht hatte, äußerte er sich sofort über die Eignung des neuen Apparates, Stellungen, Manöver, Märsche und Dispositionen der feindlichen Truppen zu beobachten[1]).

Auf die Initiative von *Guyton-Morveau* hin wurde im Jahre 1794 während des ersten Koalitionskrieges von der französischen Revolutionsregierung ein „Entreprenant" genannter Fesselballon gebaut, sowie am 2. April 1794 die erste Luftschifferkompagnie gegründet. Dieser Fesselballon wurde bei der Belagerung von Maubeuge durch die Österreicher, sowie in den Schlachten von Fleurus und Charleroi mit gutem Erfolg verwendet[2]).

Besonders der Sieg der Franzosen bei Fleurus am 26. Juni 1794 soll großenteils der beobachtenden Tätigkeit des „Entreprenant" zuzuschreiben sein. Sein Führer *Contelle* — der erste Militärflugbeobachter der Geschichte — schreibt davon mit Bescheidenheit: „Je ne dirai pas, comme ceux qui louent on qui blament avec exalteration tout ce qui est nouveau, que l'aérostat a fait gagner la bataille de Fleurus. Tous les corps dans cette journée mémorable, ont fair leur devoir. Ce que je peux assurer, c'est que bien exercé a me servir de ma lunette, malgré le mouvement d'oscillation et de balancement, qui est en raison de la force du vent, je distinguais exactément les corps d'infanterie, de cavalerie, le parcs d'artillerie, leurs mouvements et en général les masses"[3]).

*Napoleon* nahm zwar die oben erwähnte Luftschifferkompagnie mit nach Ägypten, aber die Materialien gingen dort und unterwegs verloren, so daß sich die Luftschiffer nur bei einem Feste in Kairo betätigen konnten[4]). Infolgedessen löste *Napoleon*, der kein großes Zutrauen zu der neuen Erfindung gewonnen hatte, nach seiner Rückkehr die Luftschifferkompagnie wieder auf. In seinen zahlreichen Kriegen fanden die Ballone keinerlei Verwendung. Lediglich *Carnot* benützte einen, als er 1815 in Anvers belagert wurde, zu Beobachtungszwecken.

---

[1]) Vergleiche hierüber *Tissandier:* Historie des ballons et des aéronautes; Bd. I, S. 23, 55 f. — *Hildebrandt:* Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung; S. 11 ff. — *Nys:* Droit et aérostats, in Revue de droit international; Bd. IV, 1902, S. 501 ff. — *Banet-Rivet:* L'aéronautique; S. 9 ff.

[2]) *Gazin-Gossel:* Les troupes aéronautiques de la première Republique 1916.

[3]) *Tissandier,* a.a.O., S. 137.

[4]) *Tissandier,* a.a.O., S. 141; *Nys,* a.a.O., S. 512; *Hildebrandt,* a.a.O., S. 157.

Zum erstenmale fanden die Ballone als Angriffswaffe Verwendung im Jahre 1849 bei der Belagerung Venedigs durch die Österreicher[5]). Man ließ eine Anzahl kleiner mit Bomben beladener Ballons aufsteigen, die nach einiger Zeit explodieren sollten[6]). Ein widriger Wind trieb die Ballone jedoch ins österreichische Lager zurück, wo sie erheblichen Schaden anrichteten, sodaß die Österreicher es vorzogen, von weiteren Versuchen dieser Art abzusehen[7]).

Gesteigerte Verwendung fanden die Ballons erst im deutsch-französischen Kriege 1870/71. Auf deutscher Seite wurde zwar nur ein Ballon verwandt, vor Straßburg und vor Paris, der jedoch nicht richtig funktionierte und deshalb kaum in Erscheinung trat[8]).

Eine äußerst intensive Verwendung fanden die Ballons jedoch auf französischer Seite. Nicht weniger als 59, nach anderer Lesart sogar 66 Ballons verließen das belagerte Paris, um Nachrichten und Personen über die deutschen Linien hinwegzubringen; so verließ *Gambetta* am 7. Oktober 1870 die Hauptstadt in einem Ballon, um bald darauf von Tours aus die nationale Erhebung und den weiteren Widerstand Frankreichs zu organisieren.

Fünf Ballons fielen in die Hände der Deutschen. Bei dieser Gelegenheit nahm zum erstenmal die völker- und kriegsrechtliche Literatur und Praxis zu den Luftfahrzeugen Stellung und zwar gleich in sehr heftiger Weise. *Bismarck* betrachtete nämlich die Insassen niedergegangener Ballons als Spione und teilte dies durch Vermittlung des Botschafters der Vereinigten Staaten von Nordamerika, *Washburne,* am 19. 11. 1870 der französischen Regierung folgendermaßen mit: „Toutes les personnes, qui prendront cette voie pour franchir nos lignes sans autorisation ou pour entretenir des correspondances au préjudice de nos troupes s'exposeront, si elles tombent en notre pouvoir, au même traitement, qui leur est ainsi applicable, que ceux qui feraient des tentatives semblables par la voie ordinaire"[9]). Diese Kundgebung des Kanzlers erweckte sehr geteilte Ansichten. Die Mehrzahl der deutschen Schriftsteller billigte und verteidigte *Bismarcks* Ansicht[10]). *Bluntschli*[11]) macht schon einen scheinbaren Vorbehalt, indem er der Besatzungsarmee nur insoweit das Recht zuspricht, die Ballonbenutzung zu verbieten, als sie eine tatsächliche Macht auf den Luftraum über dem besetzten Gebiet auf Grund der Tragweite ihrer Geschütze ausüben könne. Der über dieser Grenze liegende Luftraum sei nicht den vom Feind erlassenen Vorschriften unterworfen.

---

[5]) Ein im Jahre 1812 von den Russen unternommener derartiger Versuch scheiterte alsbald.

[6]) „Les tentatives des Autrichiens de détruire les monuments de Venise ne sont pas d'aujourd'hui, on le voit", schreibt *Louis Rolland* in seinem Werk: „Les pratiques de Guerre aérienne dans le conflit de 1914", Paris 1916 — ein harmloses Beispiel für den Geist, in dem die Mehrzahl der französischen und englischen Werke über dieses Gebiet in Kriegs- und Nachkriegszeit geschrieben sind.

[7]) *A. Meyer:* Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung, Frankfurt-Main 1909, S. 7 ff. — *A. Mérignhac:* Le domaine aérien privé et public et les droits de l'aviation en temps de paix et de guerre, Paris 1914, S. 21. — *J. Bouruet-Aubertot:* Les bombardements aériens, Paris 1923, S. 2.

[8]) *Hildebrandt,* a.a.O., S. 162, ff., 169, 178; *Nys,* a.a.O., S. 514.

[9]) *Staël-Holstein:* La réglementation de la guerre des airs, Haag 1911, S. 9 ff. — Vergleiche ferner *W. D. Geisberg:* Bismarck und das Kriegsvölkerrecht, Leipzig 1913, S. 165 ff.

[10]) Z. B. *Heffter:* „Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart", Berlin 1888, § 250.

[11]) Le droit international, Paris 1883, § 632.

Die Mehrzahl aller Schriftsteller aber[12]) verwarf diese Unterschiede und einigt sich auf die völlig entgegengesetzte Fassung des Art. 99 der „Instructions de 1863 pour les armées en campagne des Etats-Unis d'Amerique" verfaßt von Professor *Lieber*[13]), welcher lautet: „Les messagers qui, armés et revêtus de l'uniforme nationale, transportent des depêches écrites ou verbales, d'un corps de troupes ou au gouvernement et sont capturés sur le territoire occupé par l'ennemi en remplissant leur mission, sont traités comme prisonniers de guerre. S'ils ne sont pas en uniforme, et ne sont pas militaires, les circonstances, qui ont accompagné la capture détermineront les dispositions à prendre à leur égard".

Und in der Erwägung, daß die Luftfahrt (damals wenigstens) Heimlichkeiten der Spionage so gut wie ausschloß, bemerkt *Calvo*[14]) sehr richtig: „Comment une ascension pourrait-elle avoir lieu en secret, de quelle façon les aéronautes agiraient-ils sous de faux prétextes, ou travestis? Un voyageur aérien accomplit assez ouvertement son message pour qu'il ne puisse être regardé comme un espion se glissant secrètement, clandestinement, au moyen d'un déguisement à travers les lignes ennemies".

*Bismarck* hielt seine eigene Ansicht nicht lange aufrecht. Als im Juli und August des Jahres 1874 in Brüssel auf russische Initiative hin eine Kriegsrechtskonferenz tagte, wurde unter deutscher Zustimmung[15]) folgende Fassung des Art. 22 der Brüsseler Deklaration vom 27. August 1874 angenommen:

„Les militaires non déguisés, qui ont pénétré dans la zone d'operations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne doivent pas être considérés comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi: les militaires (et aussi les non-militaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des depêches destinées soit à leur propre armée soit à l'armée ennemie.

A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballons pour transmettre les depêches et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire"[16]).

Nach dem deutsch-französischen Kriege wurden Ballons in ständig steigendem Maße und mit steigendem Erfolge zum Beobachtungs- und Nachrichtendienst, sowie zu topographischen Zwecken verwendet; so in Tonking 1894, im spanisch-amerikanischen Kriege 1898, beim Boxeraufaufstand in China 1900/01, im Burenkrieg 1899/1902, im russisch-japanischen Krieg 1904/05. Im italienisch-türkischen Krieg 1911/12 wurden in Tripolis erstmals lenkbare Luftfahrzeuge verwandt, besonders auch um Proklamationen unter die arabische Bevölkerung zu verteilen und feindliche Truppen und Lagerplätze mit Bomben zu belegen. Die Türken versuchten

---

[12]) Z. B. *Ch. Calvo:* Le droit international, Paris 1896, Bd. IV, § 2139. — *Bonfils-Fauchille:* Manuel de droit international public, Paris 1901, § 1107 und die zahlreich bei beiden zitierten.

[13]) Vergleiche *G. B. Davis:* „Doctor Francis Liebers Instructions", in American Journal of International Law, 1907, S. 12—25.

[14]) a.a.O., S. 728.

[15]) Der deutsche Bevollmächtigte General *von Voigts-Rhetz* erklärte, die Luftschiffer könnten aufgefordert werden zu landen; wenn sie sich weigerten, könne man auf sie schießen und wenn sie gefangen würden, seien sie Kriegsgefangene; in keinem Falle dürften sie als Spione betrachtet werden.

[16]) Vergleiche *Staël-Holstein,* a.a.O., S. 12.

auch ausländische Flugzeuge zu chartern und ausländische Flieger anzuwerben[17]).

Im Balkankrieg griffen griechische Flieger die türkische Flotte[18]) und türkische Befestigungen[19]) an. Die Bulgaren verbreiteten Proklamationen unter der Bevölkerung während der Belagerung der Stadt Adrianopel[20]).

## § 2.

## *Die Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907.*

### *I. Die Frage der Luftspionage.*

### 1. Die Konferenz von 1899.

Im Jahre 1899, als die erste Haager Friedenskonferenz tagte, harrte das Problem der Lenkbarkeit der Luftfahrzeuge noch seiner Lösung; man dachte damals weder an die Möglichkeit von Luftkämpfen zwischen den Luftschiffen noch an deren Verwendung außerhalb der eigentlichen Kampfzone. Das Hauptinteresse galt deshalb auch der Frage der Luftspionage. Die Regelung der Brüsseler Konferenz von 1874[1]) blieb bei der Behandlung der Frage auf der Haager Friedenskonferenz von 1899 maßgebende Richtschnur. Es wurde in keiner Weise zwischen Militär- und Zivilpersonen unterschieden. Der fragliche Art. 29 des „Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre" lautet:

„Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, récueille ou cherche à récueillir des informations dans la zône d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse.

Ainsi les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zône d'operations de l'armée ennemie, à l'effet de récueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même ne sont pas considérés comme espions: les militaires et les non-militaires, accomplissant ouvertement leur mission, chargés de transmettre des dépêches destinées soit a leur propre armée soit à l'armée ennemie. A cette catégorie appartiennent également les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire."

*Meurer* hält diese Sonderschutzbestimmung für Luftschiffer unnötig, da diese durch die allgemeine Definition des Spions, qualifiziert durch die Heimlichkeit, genügend geschützt seien[2]).

Im ganzen ergibt sich daraus, daß Zivilpersonen nicht als Spione betrachtet werden, aber zu Kriegsgefangenen gemacht werden dürfen. Zivilpersonen, die aus dem Luftschiff im Operationsgebiet einer Kriegspartei Nachrichten einziehen in der Absicht, sie der Gegenpartei zuzutragen, also die kriegsmäßige Aufgabe der Luftschiffertruppen übernehmen, ergreifen unbefugt die Rolle der Kriegspartei und stellen sich deshalb außerhalb des

---

[17]) Vergleiche *Etienne Coquet:* La guerre italo-turque in Revue générale de droit international public, 1913, S. 533. — *Andrea Rapisardi Mirabelli:* La guerre italo-turque et le droit des gens, in Revue de droit international et de législation comparée, 1913, S. 565 ff.

[18]) Revue 1913, S. 61.

[19]) Revue 1913, S. 126.

[20]) *J. M. Spaight:* Aircraft in War, 1915, S. 9.

[1]) Siehe oben S. 47.

[2]) *Meurer:* Das Kriegsrecht der Haager Friedenskonferenz; München 1907, S. 178 ff.

Kriegsrechts; nach Lage des Falles machen sie sich auch einer strafbaren Handlung schuldig. Jedoch ist dies keinesfalls Spionage, da die Auskundschaftung weder heimlich noch unter falschem Vorwand geschehen ist[3]).

Gegen diese Zulassung der Zivilpersonen zur Kriegführung erhoben sich zahlreiche Stimmen, die dies als Fehler bezeichneten und als groben Widerspruch zu dem Prinzip, den Krieg nur durch die bewaffnete Macht führen zu lassen. Eine Trennung beider Personenkategorien wurde dringend gefordert[4]).

Dagegen bestimmt Art. 3 des oben genannten Reglements: „Die bewaffnete Macht der Kriegsparteien kann sich zusammensetzen aus Kombattanten und Nichtkombattanten. Im Falle der Gefangennahme durch den Feind haben die einen wie die anderen Anspruch auf die Behandlung als Kriegsgefangene."

Daß zu den Nichtkombattanten in diesem Sinne auch die Zivilflieger zählen, bemerkt *Strupp*[5]) ausdrücklich als unzweifelhaft.

### 2. Die Konferenz von 1907.

Die zweite Haager Friedenskonferenz von 1907 stellte den Art. 29 unverändert wieder ein, wenn sich auch gegen *Calvos* und *Meurers*[6]) kategorische Ansicht, daß die Auskundschaftung durch Luftschiffe mit den für den Begriff der Spionage erforderlichen Tatbestandsmerkmalen der Heimlichkeit nicht vereinigt werden könne, bei zunehmender technischer Vollendung der Luftfahrzeuge immer mehr Stimmen erhoben[7]).

## *II. Die Frage des Luftbombenkrieges.*

### 1. Die Konferenz von 1899.

Der zweite Punkt, mit dem sich die Haager Friedenskonferenzen in bezug auf die Luftschiffe zu befassen hatten, war der Antrag der kaiserlich-russischen Regierung auf der ersten Haager Friedenskonferenz von 1899, das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder durch ähnliche neue Einrichtungen zu verbieten.

Der niederländische Bevollmächtigte General *den Beer Poortugael* erklärte, daß seine Regierung ihn beauftragt habe, den russischen Antrag bestens zu unterstützen. Er fragte, ob es nicht alle Grenzen überschreite, den Gebrauch solcher Höllenmaschinen zu gestatten, die vom Himmel zu fallen schienen. Er wisse sehr wohl, daß, wenn man gezwungen sei Krieg zu führen, man ihn möglichst energisch zu führen habe; aber das bedinge nicht, daß nun auch alle Mittel erlaubt seien. Dem Gedanken, daß die Kriegsgesetze den Kriegsparteien keine unbeschränkte Macht in der Auswahl der Kriegsmittel zuerkennen, habe bereits die Brüsseler Konferenz von 1874 Ausdruck gegeben. Nun seien aber die Fortschritte der Wissenschaft, bsonders der Chemie derart, daß heute Dinge zu Tage treten, die gestern noch ganz unglaublich gewesen seien. Man könne an den Gebrauch von Geschossen oder anderen mit tödlichen oder vergiftenden Gasen gefüllten Gegenständen denken, die aus Luftschiffen mitten in die Truppen ge-

---

[3]) *Meurer:* a.a.O., S. 178.

[4]) *A. Zorn:* Das Kriegsrecht zu Lande; Berlin 1906, S. 184—188.

[5]) Das Internationale Landkriegsrecht; Frankfurt-Main 1914, S. 44.

[6]) Beide a.a.O.

[7]) *A. Kuhn:* The beginnings of an aerial law; London 1910, S. 117. „We are not prepared to admit, however, that the use of aircraft can not be clandestine in nature; or false in pretence, merely because aircraft are normally visible over a wider area than are other means of communication". — Ferner *A. Meyer,* a.a.O., S. 44 ff.

schleudert würden und sie mit einem Schlage kampfunfähig machten. Jedes hinterlistige Mittel sei rücksichtslos auszumerzen. „Soyons chevaleresques même dans la manière de faire la guerre"[8]).

Diese Erwägungen und die besonders durch den amerikanischen Vertreter *Crozier* gebrachten Hinweise, daß bei der mangelnden Lenkbarkeit der Luftschiffe eine zuverlässige Direktion der Bomben auf militärische Objekte so gut wie unmöglich sei und deshalb die friedliche Zivilbevölkerung ebenso bedroht sei wie die Truppen, die Kirchen ebenso wie die feindlichen Batterien, verhalfen dem russischen Antrag zum Erfolg[9]).

So kam als Ergebnis die mit Ausnahme Englands von allen Staaten angenommene erste Deklaration der ersten Haager Friedenskonferenz zu stande:

„Von dem Gedanken geleitet, der in der Deklaration von St. Petersburg vom 29. 11./11. 12. 1868 Ausdruck gefunden hat, erklären die Bevollmächtigten: „Die vertragsschließenden Mächte sind dahin übereingekommen, daß das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder auf anderen ähnlichen neuen Wegen auf die Dauer von fünf Jahren verboten ist."

Die Beschränkung auf fünf Jahre war hauptsächlich das Werk der französischen, rumänischen und nordamerikanischen Delegierten.

Die Deklaration war für die Vertragsmächte nur bindend im Falle eines Krieges zwischen zwei oder mehreren von ihnen. Sie sollte ihre Verbindlichkeit verlieren in dem Augenblick, wo in einem Kriege zwischen Vertragsmächten eine Nichtvertragsmacht sich einer der Kriegführenden anschließen würde. Die Möglichkeit des späteren Anschlusses für Staaten, die nicht unterzeichnet hatten, war ausdrücklich vorgesehen.

Die Deklaration wurde von allen unterzeichneten Mächten außer der Türkei ratifiziert und lief vertragsgemäß am 4. September 1905 ab.

### 2. Die Konferenz von 1907.

Bei der zweiten Haager Friedenskonferenz von 1907 stand die genannte Deklaration jedoch neuerdings zur Diskussion. England brachte einen Erneuerungsvorschlag mit folgendem Wortlaut ein:

„Die Vertragsmächte sind dahin übereingekommen, daß für einen bis zum Schlusse der dritten Friedenskonferenz reichenden Zeitraum das Werfen von Geschossen und Sprengstoffen aus Luftschiffen oder auf ähnlichen neuen Wegen verboten ist." In den anderen Punkten sollte der Wortlaut von 1899 beibehalten werden.

Deutschland hatte der Vereinbarung auf der Konferenz zugestimmt unter der Bedingung, daß alle großen Militärmächte ebenfalls zustimmen würden. Dies geschah jedoch nicht; da Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Rußland und Japan nicht zustimmten — hauptsächlich wegen der Weigerung Frankreichs — kam auch für Deutschland ein Beitritt nicht in Frage. Die Vereinbarung war damit so gut wie wirkungslos[10]). Sie wurde von 28 Staaten angenommen und von 16 abgelehnt; acht hievon taten dies in der Form der Stimmenthaltung. Für die Signatarmächte ergab sich bei der raschen Vervollkommnung der Flugzeuge der merkwürdige Zustand,

---

[8]) Vgl. zu dieser ganzen Darstellung, die hier wegen ihres starken Kontrastes zum späteren Usus aufgenommen wurde: *Staël-Holstein,* a.a.O., S. 19 ff., an den sich auch die Darstellung bei *Heinrich Pohl:* Luftkriegsrecht; Tübingen 1924, S. 8 f. eng anlehnt.

[9]) *Meurer,* a.a.O., S. 465 ff.

[10]) „Der Idealismus im Krieg hat seine Grenzen" — bemerkt hiezu *Meili:* Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht; Zürich 1908, S. 50.

daß diese praktisch wehrlos waren. Die Vereinbarung verbot ihnen jede feindselige Äußerung, während es nirgends verboten war, die Flugzeuge anzugreifen.

Infolge des Scheiterns der Deklaration stellten die russische und die italienische Delegation Abänderungsanträge zu Art. 25 der Haager Landkriegsordnung, die infolge der Eigentümlichkeiten des Luftkriegs[11]) mehr oder weniger das völlige Verbot, menschliche Ansiedelungen zu bombardieren, enthielten. Indeß war das Ergebnis nur die Einfügung der Worte „mit welchen Mitteln es auch sei"[12]).

Der Art. 25 der Haager Landkriegsordnung bekam damit folgenden Wortlaut: „Es ist untersagt, unverteidigte Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude, mit welchen Mitteln es auch sei, anzugreifen oder zu bombardieren.

### 3. Weitere Regelungsversuche bis zum Weltkrieg.

Seit dem Ende der zweiten Haager Friedenskonferenz nahm das Flugwesen einen enorm schnellen Aufschwung. Binnen wenigen Jahren besaßen alle Militärmächte bedeutende Luftschiffertruppen und Luftfahrzeugformationen. Angesichts dieser Entwicklung suchte das Institut de droit international auf seiner Madrider Tagung von 1911 Regeln für den Luftkrieg aufzustellen, ohne daß die Vorschläge dieser Gelehrtengesellschaft zu einem für staatsvertragliche Fixierung geeigneten Ergebnis führten[13]).

Der Niederschlag der ganzen Debatten war folgender bedeutende Satz, der noch dazu nur mit 14 : 7 Stimmen angenommen wurde[14]): „La guerre aérienne est permise, mais à condition de ne pas présenter pour les personnes ou la propriété de la population pazifique des plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime."

Auch die kurz vor Kriegsausbruch gepflogenen Erörterungen englischer Juristen und Nichtjuristen — namentlich in der Presse — brachten nichts Neues für die Regelung des Luftkriegsrechts. Sie entsprangen wohl der Angst vor Luftangriffen auf die bis dahin Jahrhunderte lang sorglos gewesenen englischen Städte. Trotz *Meurers*[15]) sehr polemisch ausgesprochenen Ansichten führe ich Englands Initiative auf der 2. Haager Friedenskonferenz von 1907 bezüglich der Verlängerung der Bombendeklaration auf dasselbe Motiv zurück. Daran ändert nichts, daß England die Deklaration von 1899 als einziger Konferenzteilnehmer nicht unterzeichnet hat. Die Bekehrung von Zweiflern an der Zukunft der Luftfahrzeuge dürfte in jenen Jahren nichts außergewöhnliches gewesen sein.

## § 3.

## *Das Verhalten der Neutralen im Weltkrieg hinsichtlich des Luftkriegsrechts*

### *(mit besonderer Berücksichtigung der dadurch entschiedenen Frage über die Rechtsnatur des Luftraums).*

### *I. Allgemeines zum Luftkriegsvölkerrecht im Weltkrieg.*

Gleich nach Beginn des Krieges traten sehr lebhafte Meinungsverschiedenheiten über die Bindung der einzelnen kriegführenden Staaten an

[11]) Z. B. die Unmöglichkeit der vorherigen Anzeige des Bombardements gemäß Art. 26 der Haager Landkriegsordnung und Art. 2 des Internationalen Abkommens betreffend die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten.

[12]) Die französische Formulierung.

[13]) *Pohl,* a.a.O., S. 11.

[14]) *A. Rolin:* Le droit moderne de la guerre; Brüssel 1921, S. 398. *J. Bouruet-Aubertot,* a.a.O., S. 20. *Staël-Holstein,* a.a.O., S. 75.

[15]) Luftschiffahrtsrecht; München 1909, S. 38.

die internationalen Abkommen, die nicht von allen kriegführenden Mächten unterzeichnet waren, ein: der Streit um die bekannte „Allbeteiligungsklausel". Die einen behaupteten, die Haager Konventionen, die nicht von allen Staaten unterzeichnet bezw. ratifiziert wurden, könnten überhaupt keine Anwendung finden; die anderen lehnten die Anwendung nur insoweit ab, als sich Mächte, die ratifiziert hatten, solchen gegenüber befanden, die nicht ratifiziert hatten. Zu den Vertretern der letzteren Ansicht gehört *Strupp*[1]) und die bei ihm zitierten. Nach ihrer Ansicht ergab sich z. B. für Belgien eine besondere Situation. Es war nicht im Kriegszustand mit der Türkei und hatte kein Bündnis mit Serbien und Montenegro. Dagegen im Krieg zwischen England, Frankreich, Rußland einerseits und Deutschland und Österreich-Ungarn andererseits würde Art. 25 LKO bindend gewesen sein, da der Kampf sich zwischen Mächten abspielte, die alle die Haager LKO ratifiziert hatten.

Diese Argumentation scheitert an den Tatsachen. Wenn unter allen Gegnern der Mittelmächte damals kein eigens ausgesprochenes Bündnis existierte, so existierte doch das tatsächliche Bündnis der gemeinsam verfochtenen Interessen und des gemeinsam geführten Krieges. Es gab nur einen Krieg und nicht mehrere gleichzeitige.

Die herrschende Meinung der Völkerrechtsliteratur und die Regierungen der kriegführenden Mächte — auch die deutsche Reichsregierung — standen auf dem Standpunkt, daß sie durch keine Konvention gebunden seien[2]).

Die Allbeteiligungsklausel, welche die ganze Haager Landkriegsordnung von 1907 außer Kraft setzte, lautet im französischen Urtext: „Les dispositions de la présente convention ne sont applicables qu'entre les Puissances contractantes et seulement, si les belligérants sont tous parties à la convention"[3]).

Die Grundlage für diese Bestimmung ist der Gedanke, daß kein kriegführender Staat einer Verpflichtung unterworfen sein solle, die seinen Gegner nicht belastet.

Der Rahmen dieser Arbeit verbietet, ein näheres Eingehen auf die zahllosen Geschehnisse des ungeheuren Krieges, die mit der Verwendung der Luftfahrzeuge als Kriegsgerät in Zusammenhang stehen, z. B. die zahllosen beiderseitigen Angriffe auf weit hinter der Front liegende Städte und andere militärisch unwichtige Punkte. Auch die gerade hiermit in Zusammenhang stehende umfangreiche Materie der Repressalienübung soll hier unberührt bleiben.

Von größter Bedeutung für die Entwicklung des Luftkriegsrechts war jedoch die Stellungnahme der Neutralen; besonders wichtig auch für die spätere friedliche Gestaltung des Luftfahrtrechtes, das hierbei in seinem Grundprinzip, der vollen Souveränität der einzelnen Staaten am Luftraum über ihrem Staatsgebiet, entschieden wurde. Dieser Bedeutung entsprechend sollen die dabei mitwirkenden Vorgänge im folgenden einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden.

---

[1]) a.a.O., S. 161 f. und „Lebendes und totes Völkerrecht", Niem.ZIR, Bd. 26, 1916, S. 486.

[2]) Vgl. *L. Rolland*, a.a.O., S. 18 f. *Anzilotti:* Corso del diritto internationale; 1915, Bd. III.

[3]) Art. 2 LKO.

## *II. Das Verhalten der Neutralen.*

### 1. Allgemeines.

Der Krieg erzeugt nicht nur ein Rechtsverhältnis zwischen den Kriegführenden, sondern auch ein solches zwischen den Kriegführenden und den nicht am Kriege beteiligten Mächten. Dieses Rechtsverhältnis, das eine wesentliche Verschiebung des Friedensverhältnisses bedeutet, wird Neutralität genannt. Die Neutralen haben gegenüber den Kriegführenden den Anspruch, von den Feindseligkeiten unberührt zu bleiben und sie haben den Kriegführenden gegenüber die Verpflichtung, an den Feindseligkeiten keinen Anteil zu nehmen. Das Prinzip der Neutralität bedeutet Beschränkung des Krieges auf die kriegführenden Mächte[4]).

Welche Rolle hiebei der Luftraum spielen würde, war bis zum Ausbruch des Krieges eine offene Frage. Die Schweiz und Holland beantworteten sie sofort nach Kriegsausbruch in eindeutiger Weise. Es soll deshalb im Folgenden besonders die Stellungnahme dieser beiden Staaten erörtert werden. Die weiter von den Kriegsschauplätzen entfernten neutralen Staaten hatten ja keine Veranlassung bezw. Gelegenheit, die Innehaltung ihrer Neutralität so peinlich zu überwachen, wie diese beiden inmitten der Kriegführenden gelegenen Staaten.

### 2. Die Stellungnahme der Schweiz[5]).

Sofort nach Ausbruch der Feindseligkeiten teilte die Schweizer Regierung den Kriegführenden und ihren Grenznachbarn mit, daß sie fremden Fliegern das Überfliegen schweizerischen Bodens nicht gestatte und daß sie nötigenfalls alle Mittel anwenden würde, um sich ihrem Durchflug zu widersetzen[6]). Die militärischen Instruktionen vom 4. und 10. August 1914 wiesen die schweizerischen Truppen an, auf fremde Flieger zu schießen, aber nur auf Befehl eines Offiziers.

Tatsächlich überflogen im Laufe des Krieges zu wiederholten Malen deutsche, englische, französische und italienische Flieger Schweizer Gebiet. Der erste bedeutende Zwischenfall fand am 21. November 1914 statt, als drei englische Flieger von Belfort aus einen Angriff auf die Luftschiffhallen von Friedrichshafen unternahmen und dabei auf eine bedeutende Strecke Schweizer Gebiet überflogen. Man schoß zwar nicht auf sie, aber der Schweizer Bundesrat protestierte durch seinen Geschäftsträger in Bordeaux (wohin die französische Regierung während der Marne-Schlacht gezogen war) und London aufs heftigste und forderte Genugtuung.

Von französischer Seite wurde diese der Schweiz alsbald in uneingeschränkter Weise zuteil, indem die französische Regierung ihr Bedauern ausdrückte und zusicherte, daß die Schweizer Neutralität — gleichgültig, ob es sich um das Territorium der Schweiz oder das darüberliegende Luftgebiet handle — künftig von den französischen Truppen aufs gewissenhafteste respektiert werden solle.

Auch die englische Regierung drückte in ihrer Antwortnote vom 6. Dezember 1914 ihr Bedauern aus, erklärte, daß das Überfliegen schweizerischen Gebietes sowohl einem unglücklichen Zufall als der mangelnden Orientierungsfähigkeit in großen Höhen zuzuschreiben sei und daß die

---

[4]) *Liszt:* Völkerrecht; Berlin 1915, S. 352.

[5]) Vgl. zum folgenden die ziemlich übereinstimmenden Darstellungen bei *Pohl,* a.a.O., S. 38 ff.; *Spiropulos,* a.a.O., S. 69 ff.; *Rolland,* a.a.O., S. 81 ff.

[6]) Aus der Schweizer Neutralitätserklärung vom 4. August 1914, Eidgenösische Gesetzsammlung, 1914, S. 353.

Flieger angewiesen waren, Schweizer Gebiet nicht zu überfliegen. Sie fügte hinzu: „the orders given to the aviators and the expression of regret were not to be interpreted as a recognition by the British government of the existence of a sovereignty over the air"[7]).

Die britische Note macht am Schluß die Schweizer Regierung noch darauf aufmerksam, daß, was das Durchfliegen eines neutralen Luftraums durch fremde Militärluftfahrzeuge angehe, es bei der Pariser Konferenz von 1910 zu keiner Einigung gekommen sei.

Daraufhin antwortete der Eidgenössische Bundesrat, daß, da das Völkerrecht keine Beschränkung der Souveränität am Luftraum kenne, die Schweiz diese Souveränität in ihrer vollen Ausdehnung für sich in Anspruch nehmen müsse und daß sie ihren Truppen dementsprechende Anweisungen gegeben habe.

Die britische Regierung mußte sich mit dieser Erklärung zufrieden geben und es erfolgte kein weiterer Notenwechsel in dieser Angelegenheit.

Von größtem historischem Interesse ist bei diesem Meinungsaustausch, daß die Schweiz als erster Staat expressis verbis erklärt hat, daß der Luftraum über dem Schweizer Territorium zum Schweizer Staatsgebiet gehört. Was dagegen die Stellungnahme der englischen Regierung anbelangt, so muß es in höchstem Grade verwundern, daß gerade England sich berechtigt fühlte, dem eidgenössischen Standpunkte die Anerkennung zu versagen unter dem Vorwand, daß er völkerrechtlich nicht anerkannt sei. „Paradox muß es fast scheinen, wenn die Londoner Regierung die Schweiz auf den Umstand aufmerksam macht, daß es bei der Pariser Konferenz von 1910 diesbezüglich zu keiner Einigung gekommen sei; war doch das Scheitern dieser Konferenz fast ausschließlich dem Widerstand der englischen Vertreter gegen die Statuierung der Luftfreiheit zuzuschreiben"[8]).

Im Laufe der folgenden Monate ereigneten sich weitere Vorfälle. Nach dem 3. Bericht, den der Eidgenössische Bundesrat der Bundesversammlung über die Ausübung seiner Vollmachten am 15. Mai 1916 vorlegte, ist das schweizerische Gebiet in der Zeit vom 1. Dezember 1914 bis zum 15. Mai 1916 24mal von fremden Fliegern überflogen worden[9]). Nach *Rolland*[10]) waren dies in 14 Fällen deutsche Flieger, in 6 französische, in je einem Fall englische und italienische; in zwei Fällen ist die Nationalität der Flugzeuge nicht festgestellt worden. Bei jedem Fall erhob die eidgenössische Regierung Protest mit der jedesmaligen Begründung, daß das Überfliegen Schweizer Gebiets eine Verletzung der Schweizer Neutralität bedeute. Die beteiligten Regierungen drückten jedesmal ihr Bedauern aus und gaben die Schuld Orientierungsfehlern, dem Nebel und der Schwierigkeit, sich in so großer Höhe zurechtzufinden. Auch dauerten die Flüge über dem Schweizer Gebiet meist nur kurze Zeit, da die aufmerksam gemachten oder sogar beschossenen Flieger sich beeilten, das Schweizer Gebiet zu verlassen.

Jedoch blieb es im Verlauf des Krieges nicht bei dem mehr oder weniger harmlosen Überfliegen schweizerischen Grenzgebietes, sondern es wurden zu wiederholten Malen[11]) Bomben auf schweizerische Ortschaften

---

[7]) Vgl. *J. M. Spaight:* Aircraft in peace; London 1919, S. 3 f.

[8]) *Spiropulos,* a.a.O., S. 76; *Suárez,* a.a.O., S. 222.

[9]) Vgl. Journal de Genève vom 17. Mai 1916.

[10]) a.a.O., S. 83.

[11]) Am 21. September 1915, 17. Oktober 1915, 31. März 1916, 26. April 1916, 25. April 1917.

abgeworfen. Leider muß gesagt werden, daß die Schuldigen mit Ausnahme des letzten Falles immer deutsche Flieger waren[12]).

Am 21. September 1915 kreuzten zwei deutsche Flieger über Porrentruy (Pruntrut) und warfen einige Bomben herab, ohne Schaden anzurichten. Kurz darauf — am 17. Oktober 1915 — überflog ein deutscher Flieger La Chaux-des-Fonds und warf acht Bomben, die vier Personen verletzten und bedeutenden Sachschaden verursachten. Die Schweizer Regierung protestierte beide Male[13]).

Das hier wiedergegebene Communiqué zeigt die Entschlossenheit, mit der die Schweiz ihre Neutralität schützte und die Tatsache, daß sie unter keinen Umständen gewillt war, ihren Standpunkt, für ihren Luftraum ebenso wie für ihr Territorium unbedingte Neutralität zu verlangen, zu verlassen.

Trotzdem belegten schon am 31. März 1916 zwei deutsche Flugzeuge Porrentruy abermals mit Bomben.

Nach dem üblichen Protest der Schweizer und dem Bedauern der deutschen Regierung, welche die Versetzung und Bestrafung der schuldigen Flieger versprach, ergriff die Schweiz strenge Maßregeln zum Schutz ihrer Neutralität und ihrer Bürger[14]). In einem breiten Grenzgebietsgürtel, der die ganze Schweiz umzog, wurden die Truppen, die bisher nur auf Befehl eines Offiziers auf fremde Flieger hatten schießen dürfen[15]), angewiesen, sofort das Feuer gegen jedes Flugzeug zu eröffnen, dessen ausländische Nationalität und tatsächliche Anwesenheit über dem Schweizer Gebiet keinem Zweifel unterlagen.

Als jedoch trotz alledem am 26. April 1916 ein deutscher Flieger Porrentruy wiederum mit Bomben belegte, erregte sich die öffentliche Meinung in der Schweiz so, daß die Lage sich ziemlich ernst gestaltete[16]) und die eidgenössische Regierung sogar ihren Berliner Gesandten nach Bern berief, um über die durch die fortwährenden Verletzungen der Schweizer

---

[12]) Doch erscheint dies hinreichend entschuldigt durch den merkwürdig vorgeschobenen Nordwestzipfel der Schweiz (eben das Gebiet von Porrentruy) der sich wie ein Keil in die burgundische Pforte hineinschiebt.

[13]) Communique des eidgen.-politischen Departements vom 20. Oktober 1915 über den Vorfall (auch abgedruckt im Journal de Genève vom 23. Oktober 1915): „L'enquête concernant l'attaque entreprise le dimanche 17 octobre par un aviateur sur la Chaux-des-Fonds a établi avec une certitude suffisante, que l'avion dont les bombes furent jetées etait de nationalité allemande. Huit bombes ont été jetées . . . Quatre personnes ont été blessées et des dommages matériels considérables ont été causés. Simultanément, un autre biplane allemand a survolé la region de Porrentruy, de Bonfol à Bure, sans toutefois jeter des bombes. Les incidents ont, naturellement, occasionné une émotion intense. Ils sont d'autant plus regrettables qu'ils succèdent à un incident récent provoqué dans le voisinage de Porrentruy par un aviateur allemand et qui avait été liquidé par une note du 29 septembre dans laquelle le gouvernement impérial allemand exposait que les mesures les plus sévères avaient été prévues pour empêcher le retour d'incidents semblables. La légation de Suisse a été chargée de protester energiquement auprés du gouvernement impérial allemand pour cette nouvelle violation de la neutralité suisse et de réclamer pleine et entière satisfaction, la punition des aviateurs coupables ainsi qu'une indemnité pour les blessés et pour les dégâts matériels.

[14]) Aus der Instruktion des eidgnössischen Generalstabs an die Truppen vom 22. April 1916: „. . . . Les incursions toujours plus fréquentes des avions étrangers au dessus de notre territoire nous imposent les moyens de défence les plus énergiques et nous obligent à modifier des dispositions prises par mesure de prudence."

[15]) Siehe oben S. 53.

[16]) Vergleiche Journal de Genève vom 27. April 1916.

Neutralität geschaffene ernste Situation zu beraten. Die deutsche Regierung war indes einsichtig genug, nicht erst den Schweizer Protest abzuwarten, sondern sogleich nach der Meldung des Vorfalls der eidgenössischen Regierung die von ihrer Seite eingeleiteten Schritte zur Vermeidung fernerer Zwischenfälle zur Kenntnis zu bringen[17]). Hierüber veröffentlichte das eidgenössische politische Departement in Bern am 28. April 1916 ein Communiqué, das wegen der interessanten Formulierung in der Fußnote wiedergegeben werden soll[18]).

Seit diesen Vorfällen nahmen die Neutralitätsverletzungen gegenüber der Schweiz an Zahl ab. Am 25. April 1917 warfen auch französische Flieger Bomben auf Porrentruy, worauf der übliche Notenwechsel erfolgte. Immerhin wurde im weiteren Verlauf des Krieges noch in zahlreichen Fällen das Schweizer Gebiet von den Fliegern aller angrenzenden Staaten überflogen; besonders die italienischen Flieger überflogen häufig die Grenzen des Kantons Tessin.

In allen diesen Fällen erfolgte durch die beteiligten Regierungen die Regelung in der oben von Deutschland geschilderten Weise.

In keinem von all diesen Fällen wurde dem Schweizer Standpunkt die Anerkennung versagt.

### 3. Die Stellungnahme Hollands.

Ähnlich wie in der Schweiz spielten sich auch die Vorgänge in Holland ab. Die holländische Regierung übermittelte sofort nach Kriegsausbruch den kriegführenden Mächten das königliche Dekret vom 4. August 1914, durch das fremden Fliegern strengstens verboten wurde, durch den über holländischem Territorium gelegenen Luftraum zu fliegen. Zuwiderhandlungen müsse sie als Neutralitätsbruch betrachten, dem sie sich nötigenfalls mit Waffengewalt widersetzen würde[19]).

Es ist nicht weiter verwunderlich, daß tatsächlich ziemlich häufig die holländische Neutralität durch Überfliegen holländischen Territoriums verletzt wurde. Der kürzeste Weg für Luftfahrzeuge zwischen England und Deutschland bezw. dem besetzten Belgien führte ja über holländisches Gebiet. In der geographischen Lage Hollands lag es indeß weiterhin begründet, daß weniger Holland selbst als die niederländischen Küstengewässer überflogen wurden.

Bereits Ende August 1914 wurde auf der Höhe von Schiermonnikoog ein deutsches Wasserflugzeug interniert, trotz des Protestes der deutschen Regierung vom 29. August 1914, welche dieselbe Behandlung für Wasser-

---

[17]) Vergleiche *Spiropulos,* a.a.O., S. 81; *Rolland,* a.a.O., S. 86.

[18]) Journal de Genève vom 30. April 1916: „Conformément aux instructions spéciales du chancelier de l'Empire allemand, le ministre d'Allemagne est venu aujourd'hui exprimer au Chef du Département politique les regrets, les plus sincères pour la violation du territoire (NB!) suisse commise avant-hier par le vol très condemnable d'un aviateur allemand. – M. de Romberg (der deutsche Geschäftsträger in Bern) a déclaré que le gouvernement impérial ne regrette pas moins vivement que le Conseil fédéral lui-même cet incident ainsi que ceux, qui l'ont précédé. Par les mesures spéciales que le commandement de l'armée a prises spontanément en excluant l'aviateur fautif du corps des aviateurs et en interdisant en principe tout vol d'avions dans la région confinant à la frontière suisse, le Conseil fédéral pourra juger du prix que le commandement de l'armée allemande attache à écarter toute occasion de créer en Suisse du mécontentement et quelle sérieuse volonté l'anime d'éviter tout ce qui pourrait troubler les relations amicales qui existent entre les deux pays."

[19]) *Rolland,* a.a.O., S. 89.

flugzeuge verlangte, wie sie für Kriegsschiffe kriegführender Staaten üblich sei[20]).

In zwei Noten[21]) teilte die niederländische Regierung der deutschen mit, daß die Eigenart der Wasserflugzeuge es nicht gestatte, sie wie Kriegsschiffe zu behandeln, sondern vielmehr eine besondere Behandlung nötig mache. Ihre große Aktionsfreiheit, die Leichtigkeit, mit der sie Aufzeichnungen vom Territorium machen könnten und die geringe Möglichkeit, ihrer habhaft zu werden, machten aus ihnen eine res sui generis[22]).

Der Fall hat in rechtlicher Beziehung große Ähnlichkeit mit dem oben[23]) geschilderten Meinungsaustausch zwischen der Schweiz und England bezüglich der Souveränität über den Luftraum. Denn auch hier lagen noch keinerlei internationale Vereinbarungen vor, sodaß keinem Staat das Recht abzusprechen war, der Stellungnahme eines anderen Staates die Anerkennung zu versagen. Die deutsche Regierung konnte versuchen, die niederländische durch ihre Gründe umzustimmen; dies scheiterte jedoch an der strikten Auffassung Hollands, daß jedes Überfliegen holländischen Staatsgebiets als Neutralitätsverletzung anzusehen sei[24]).

Ein weiterer Zwischenfall war die Anfang Mai 1915 erfolgte Landung eines deutschen Flugzeugs auf holländischem Boden. Gegen die erfolgte Internierung protestierte die deutsche Regierung am 20. Mai 1915, jedoch vergeblich, wie die niederländische Antwortnote vom 10. Juli 1915 beweist: „If an aeroplane is found over Dutch territoriy, it is immediately a target for fire, this being the sole method of enforcing respect for the territory's neutrality. If the aviator lands on the territory of the kingdom, whether voluntarily or as the result of the firing or for any other reason, he is interned with his aeroplane. The fact, that the aeroplane has flown over Dutch territory or even that it has merely landed there, suffices to justify this measure."

Dieses Vorgehen billigt *Rolland*[25]), der sich mit dem Problem des Luftkriegsrechts im Weltkrieg sehr intensiv befaßt hat, wenn er auch häufig Objektivität vermissen läßt, durchaus, indem er schreibt: „En cas d'atterrissage d'un aéronef sur le territoire continental d'un Etat neutre, les aviateurs sont assimilés à des soldats d'un belligérant pénétrant sur territoire neutre. Ils sont arrêtés et internés; il y a là une pratique constante et uniforme."

Als Anfang September 1915 zwei deutsche Zeppeline holländisches Territorium überflogen, nahm dies die holländische Regierung zum Anlaß, in außerordentlich prägnanter, ja scharfer Form ihren Standpunkt mit aller Strenge zu formulieren[26]).

---

[20]) Vergleiche *Spiropulos,* a.a.O., S. 83.

[21]) Vom 11. September und 22. Oktober 1914.

[22]) *Paul Fauchille:* La guerre de 1914, Recueil de documents interéssants le droit international, Bd. III, S. 79. — Vergleiche auch *Pohl,* a.a.O., S. 42 f.

[23]) Seite 53 f.

[24]) *Spiropulos,* a.a.O., S. 87.

[25]) a.a.O., S. 95.

[26]) Aus der holländischen Note vom 23. September 1915 an die deutsche Regierung: „. . . . in the interests of the defence of the kingdom as well as with a view to the maintenance of a strict neutrality, the Government of the Queen has forbidden foreign aircraft to fly over Dutch territory . . . . The fact of a flying over the territory of the State without its consent is incompatible with respect for sovereignty . . . . The two aircrafts in question after having percieved that they were over the neutral territory of the Netherlands, at a distance of only a few kilometers from the maritime frontier, which they had crossed unavared, have nevertheless per-

Gleichzeitig erging der Befehl an die niederländischen Truppen, jedes Luftfahrzeug zu beschießen, dessen fremde Nationalität zweifellos festgestellt sei. Da dies sehr rigoros durchgeführt wurde, gelang es den holländischen Truppen in der Folgezeit mehrmals, englische, belgische und deutsche Flugzeuge zur Landung zu zwingen. Hiebei ereignete sich ein Zwischenfall, der die deutsche Öffentlichkeit auf das heftigste erregte. Am 2. Februar 1916 wurde das deutsche Marineluftschiff L 19 auf der Rückkehr von einem Angriff auf England beim Eintritt in das holländische Luftgebiet bei Ameland von holländischen Truppen heftig beschossen. Es entfernte sich darauf schnell von der Küste, mußte aber schwer getroffen auf offener See niedergehen, wo es, nachdem ihm das englische Fischerboot „King Stephan" Hilfe verweigerte, bald unterging[27]).

*Rolland* bemerkt hierzu, daß der holländischen Regierung keinerlei Vorwurf gemacht werden könne, da nur die Beschießung solcher Luftfahrzeuge unzulässig sei, die die Absicht kundgeben zu landen. Auf denselben Standpunkt stellte sich auch die niederländische Regierung in ihrer Antwort auf die deutsche Protestnote vom 17. Februar 1916: „. . . . In the interest of national defence as well as for the purpose of maintaining a strict neutrality, a neutral State is justified in opposing by force every passage of its frontiers by belligerent aircraft, unless they indicate by a white flag or other signal their intention to land"[28]).

Immerhin machte die holländische Regierung auf den deutschen Protest hin das Zugeständnis, daß künftig vor Eröffnung des Feuers ein Warnungssignal gegeben werde, obwohl hiezu keine Verpflichtung bestehe.

In der Folgezeit überflogen Luftfahrzeuge aller am westlichen Kriegsschauplatz beteiligten Nationen in vielen Fällen holländisches Gebiet, wobei auch zahlreiche Landungen erfolgten; soweit diese nicht durch das holländische Abwehrfeuer verursacht waren, waren es Flugzeuge, die bei einem Luftkampf nicht mehr im Stande waren, ihre Linien zu erreichen und die die holländsiche Internierung der Kriegsgefangenschaft vorzogen. Bei jedem Fall drückten die beteiligten Regierungen ihr Bedauern aus, ebenso wie die Haager Regierung jedesmal protestierte. Keine der beteiligten Regierungen machte dabei jemals den Versuch, dem niederländischen Standpunkt bezüglich der Neutralität des Luftraums über niederländischem Gebiet die Anerkennung zu versagen.

### *III. Die endgültige Entscheidung der Frage über die Rechtsnatur des Luftraums als praktische Folge des Verhaltens der Neutralen im Weltkrieg.*

Der Zweck dieser ausführlichen Darstellung bedeutender Fälle, in denen die Luftfahrzeuge der kriegführenden Staaten in den Luftraum über dem Territorium der Neutralen eindrangen, war die Aufzeigung der Tatsache, daß die Neutralen, besonders die Schweiz und Holland, ihren einmal

---

sued their course above the country, towards the territory in German occupation. By the doing they have committed an act incompatible with Dutch sovereignty and Dutch neutrality. . . . . The German government has more than once declared that the strictest orders had been given to German commanders never to fly over the territory of neutral States. Recently when a Zeppelin passed over Dutch territorial waters, the Imperial minister at the Hague renewed this declaration in his government's name. The Queen's government cannot, therefore, conceal its astonishment that, inspite of these assurances, the number of cases in which German aircrafts have flown over Dutch territory has increased."

[27]) Vergleiche *Rolland*, a.a.O., S. 90, 98, 46; *Spiropulos*, a.a.O., S. 90.

[28]) Aus der holländischen Note vom 8. März 1916.

eingenommenen grundsätzlichen Standpunkt, daß sie die volle Souveränität in ihrem Luftraum beanspruchen, unter allen Umständen festgehalten und ihn expressis verbis immer wieder kundgegeben haben. Dabei scheuten sie keineswegs vor der Konsequenz zurück, die sich aus diesem Anspruch auf Souveränität an ihrem Luftraum ergab, nämlich der Pflicht jeder Verletzung dieser Souveränität und damit auch ihrer Neutralität rücksichtslos mit Waffengewalt entgegen zu treten.

Andererseits wurde das Verhalten der Regierungen der kriegführenden Staaten unter gelegentlichem Zitieren ihrer Noten geschildert um festzustellen, daß die kriegführenden Staaten tatsächlich diesen Standpunkt der Neutralen gebilligt und durch ihre Entschuldigungen für Neutralitätsverletzungen — ja sogar schon durch den Gebrauch eben dieses Wortes — anerkannt haben.

England versuchte zwar, wie oben[29]) ausgeführt, beim ersten Vorfall der Schweiz diese Anerkennung zu versagen. Holland gegenüber gab jedoch auch England diesen Standpunkt auf und nahm den aller anderen kriegführenden Mächte ein. Schon während des Krieges fixierte der englische Völkerrechtler *Richards* den auch von der Regierung seines Landes eingenommenen Standpunkt folgendermaßen: „The practice of the war is consistent only with the existence of sovereignty over the air"[30]).

Durch dieses Verhalten der Neutralen wurde ein wichtiger Satz des Luftkriegsrechts geltendes Völkerrecht: „Der neutrale Luftraum ist neutrales Gebiet; die kriegführenden Mächte haben ihn zu respektieren wie das neutrale Land und die neutralen Küstengewässer."

Der eiserne Kehrbesen des Krieges hat in wenigen Jahren alle Kartenhäuser der Luftfreiheitstheorien über den Tisch gefegt. Schon 1916 schrieb *Pillet*[31]): „Quelques mois de guerre ont relégué des doctrines au rang des pures chimères. Elles sont tombées d'un seul coup, parce qu'elles ne correspondaient à rien de réel."

So ergibt sich durch andere Formulierung des obigen Satzes ein zweiter: „Jeder Staat hat die vollständige und ausschließliche Souveränität im Luftraum über seinem Gebiet."

Dies ist der Leitsatz der machtvollen friedlichen Entwicklung des Luftfahrtrechtes nach Kriegsende; in dieser Form beherrscht er als Art. 1 das Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Oktober 1919 und alle folgenden internationalen Abkommen und nationalen Regelungen bezüglich des Luftverkehrs.

Wie der Weltkrieg diesem Satze zum Siege nach dem jahrelangen Streit der Theorien verholfen hat, zu zeigen, war der Hauptzweck dieses Paragraphen.

## § 4.

## *Die Zukunft des Luftkriegsrechts.*

### I.

### Allgemeines.

Der Gedanke, den Krieg zu reglementieren und zu humanisieren, war einer der kühnsten Pläne, den die Menschheit gefaßt hat, vielleicht noch kühner als der, den Krieg überhaupt zu beseitigen. Der verflossene Welt-

[29]) Siehe Seite 54.

[30]) *Richards:* International law, Some problems of the war, 1915, S. 30.

[31]) *Pillet:* La guerre actuelle et le droit des gens, in „Revue Générale de Droit International Public", 1916, S. 205.

krieg hat gezeigt, daß er zu kühn war. Denn was nützt eine Verständigung über Einzelsätze des Kriegsrechts, wenn die Auffassungen vom Krieg sich diametral gegenüberstehen?

Im Weltkrieg hat der Satz des *Hugo Grotius:* „In bello non omnia licere, quae neccessaria sunt ad finem belli" von Seiten der Entente-Mächte wenig Gefolgschaft gefunden. Für eine „anständige" Kriegführung muß Grundgesetz bleiben, daß im Krieg nur das erlaubt ist, was unbedingt notwendig und auch direkt geeignet ist, den Krieg seinem Ende zuzuführen. In krassem Gegensatz hierzu stand die englisch-amerikanisch-französische Auffassung und Durchführung des Kriegs, die den teilweise auch unter schweren Verletzungen des Rechtes der Neutralen durchgeführten Aushungerungskrieg, die Terrorisierung der friedlichen Bevölkerung, die Angriffe gegen die Quellen der Kraft und der Moral der gegnerischen Zivilbevölkerung und Regierung und gegen „die Nervenzentren nationaler Widerstandskraft, die Großstädte"[1]) als zulässiges Kriegsmittel betrachteten und anwandten.

Wenn man bedenkt, welch kläglichen Zusammenbruch das Völkerrecht im Weltkrieg erlitt, wenn man weiterhin die zunehmende Mechanisierung und technische Vervollkommnung der Kriegsmittel betrachtet und die Fortschritte der chemischen Waffen berücksichtigt, die bei allen Völkern als Hohn auf die Abrüstungsphrasen seit Versailles zu beobachten sind, so gehört ein ganz gewaltiger Optimismus dazu, sich überhaupt mit den Fragen einer zukünftigen Gestaltung des Kriegsrechts zu befassen. Kommende Kriege zwischen den großen Militärmächten werden Vernichtungskriege Aller gegen Alle sein, niemand wird sich scheuen, technische und chemische Fortschritte unbekümmert um eventuell bestehende völkerrechtliche Verbote rücksichtslos gegen jeden Angehörigen des feindlichen Volkes zu verwenden. Und dies wird umsomehr der Fall sein, als die Träger einer humanen und „sachlichen" Kriegsauffassung im Weltkrieg, die ehemaligen Mittelmächte, ja an diesen nächsten Zukunftskriegen kaum beteiligt sein werden.

## II.

## Die Stellung der Mittelmächte in einem künftigen Luftkrieg.

Für das Gebiet des Luftkriegs erhebt sich auch für die ehemaligen Mittelmächte eine höchst bedeutsame Frage. Wie haben sie sich zu verhalten in bezug auf die Bestimmungen der Friedensverträge[2]), die ihnen jegliche militärische Luftfahrt sowohl wie den Bau und Unterhalt militärischer Luftfahrzeuge verbieten? Sollen sie bei einem eventuellen Krieg ihrer Nachbarn gezwungen sein, untätig zuzusehen wie sich der Luftkrieg der Kriegführenden über ihrem Gebiet abspielt? Hiebei würden sie sich, wie der vorhergehende Paragraph zeigte, einer erheblichen Verletzung ihrer Neutralitätspflichten schuldig machen, die von ihnen die strikte Wahrung ihrer Neutralität – nötigenfalls unter Anwendung von Waffengewalt — verlangen.

Bei dieser Pflichten- bezw. Interessenkollission erscheint es nicht zweifelhaft, daß die Pflicht zur unbedingten Neutralitätswahrung der Pflicht

---

[1]) *Pohl,* a.a.O., S. 45.

[2]) Für Deutschland: Vertrag von Versailles, Art. 198—202; für Österreich: Vertrag von St. Germain, Art. 144—148; für Ungarn: Vertrag von Trianon, Art. 128—132; für Bulgarien: Vertrag von Neuilly, Art. 89—93.

zur Vertragseinhaltung vorgeht. Denn während diese nur besteht zwischen den Vertragspartnern, besteht die andere gegenüber allen Staaten, sowohl gegenüber den Kriegführenden als auch gegenüber den anderen neutralen Staaten.

Rechnet man hierzu noch das Selbsterhaltungsrecht[3]), das auch heute einem Staat ebensowenig abgesprochen werden kann wie dem einzelnen Individium, so ergibt sich für Deutschland und seine ehemaligen Verbündeten die Konsequenz, im Falle eines zukünftigen Krieges an ihren Grenzen alle Anstalten zu treffen, um nicht nur zu Wasser und zu Land, sondern auch in der Luft den Krieg von ihrem Gebiete fernhalten zu können. Hierzu sind militärische Luftstreitkräfte unerläßlich; die betreffenden Vorschriften der Friedensverträge müssen also beim Eintritt solcher Fälle hinfällig werden.

## III.

## Versuche einer Kodifikation des Luftkrieges.

Prophezeiungen für das Luftkriegsrecht sind heute gefährlicher als für die Entwicklung des zivilen Luftfahrtrechts und es ist undankbar, Postulate aufzustellen, um die sich die Kriegführenden so wenig kümmern wie um bestehende Völkerrechtssätze. Immerhin lassen sich auch für den Luftkrieg gewisse allgemeine Regeln aufstellen, über die sich die Staaten rechtzeitig verständigen müssen, soll ein kommender Krieg nicht zu chaotischen Rechtszuständen führen; denn Niemand wird wohl im Ernst der Ansicht sein, daß Völkerbund, Kelloggpakt, Abrüstungsverträge[4]) und andere schöne Gesten der internationalen Politik in der Lage sein werden, künftige Kriege gänzlich zu verhindern. Es soll allerdings nicht bestritten werden, daß hinter diesen Dingen wohl die ehrliche Absicht der Gründer steht im Frieden zu leben. Die schöne Beute läßt sich eben am besten in Ruhe genießen.

Wissenschaft und Praxis des Völkerrechts werden sich daher des Luftkriegsrechts annehmen müssen; auch hier gilt der alte Satz: „Bereit sein ist alles".

Bedeutende Ansätze sind vorhanden. Eine Codifikation des Luftkriegsrechts ist von verschiedenen Seiten in die Wege geleitet worden.

Auf dem V. Kongreß des Comité Juridique International de l'Aviation in Prag vom 25. bis 30. 9. 1922 wurden die grundlegenden Forderungen für eine zukünftige Gestaltung des Luftkriegsrechts von Professor *Hobza* in folgender Form festgelegt:

Er stellte für jede Regelung des Luftkriegs vier Hauptgesichtspunkte auf:

1. Défense de la population civile ou pacifique contre les aéronefs.

Er verlangte hierzu im einzelnen das Verbot von Luftangriffen auf Städte, Dörfer oder Wohnstätten mit Ausnahme von Objekten ausgesprochen militärischen Charakters sowie auf Handelsschiffe, falls diese nicht ihrerseits einen Angriff unternehmen oder gewaltsamen Widerstand leisteten gegenüber dem von ihm weiterhin befürworteten Recht der Militärflugzeuge, die Handelsschiffe zu durchsuchen und eventuell zu beschlagnahmen gemäß den Rechtssätzen des Seekriegsrechts.

2. Limitation des moyens de nuire à l'ennemi dans l'intérêt de l'humanité.

---

[3]) Siehe Seite 13, Fußnote [16]),

[4]) Vergleiche die zur Zeit tagende Londoner Flottenkonferenz.

Er befürwortet hierbei die Verbote von Angriffen auf Hospitale und Hospitalschiffe, von der Anwendung von Giften oder vergifteten Waffen und von jeglicher Art von Kriegsgerät, das nur überflüssige Leiden erzeuge.

3. Unification de certaines règles du droit de guerre.

*Hobza* erwähnt unter den zu prüfenden Fragen besonders die Definition des Begriffs „feindliches Flugzeug" und „neutrales Flugzeug", die Einführung von Unterscheidungszeichen zwischen Militär- und Zivilfahrzeugen, sowie die Umwandlung von Zivil- in Militärluftfahrzeuge.

4. Garantie de l'exécution des normes convenues par voie des sanctions efficaces.

*Hobza* erachtete die Einführung eines obersten internationalen Gerichtshofs für Vergehen gegen kriegsrechtliche Bestimmungen für wünschenswert, weil alle Regeln des Kriegsrechts überflüssig seien, wenn sie nicht durch eine internationale Jurisdiction sanktioniert würden[5]).

Auch der folgende Kongreß in Rom im Jahre 1924 befaßte sich mit dem Thema, ebenso die International Law Association auf ihrer 31. Tagung in Buenos Aires 1922[6]).

Inzwischen war jedoch von anderer Seite die Codifikation des Luftkriegsrechts in greifbare Nähe gerückt worden. Die Washingtoner Abrüstungskonferenz von 1921/22, die an ihrer eigentlichen Aufgabe gescheitert ist, setzte eine Kommission ein zu dem Zweck, auf Grund der Weltkriegserfahrungen Vorschläge für ein neues Kriegsrecht auszuarbeiten.

Diese Kommission tagte im Haag vom 11. 12. 1922 bis 19. 2. 1923.

Sie erledigte nicht den ganzen ihr zugedachten Aufgabenkreis, sondern beschränkte sich auf die Ausarbeitung von Regeln für die Radiotelegraphie im Kriege und für den Luftkrieg.

Dieser Entwurf für ein neues Luftkriegsrecht führt den Namen „Projet de la réglementation internationale de la guerre aérienne" und wird auch kurz der Haager Luftcode genannt[7]). Er besteht aus 62 Artikeln, die sich mit den Hauptfragen der Luftfahrt im Kriege eingehend befassen.

Diese 62 Artikel verteilen sich auf sieben Kapitel.

Das I. Kapitel (Art. 1—12) bringt allgemeine Bestimmungen, Definitionen der Luftfahrzeuge im allgemeinen sowie der Zivil-, Staats- und Militärluftfahrzeuge im besonderen, ferner Bestimmungen über Kennzeichen.

Das II. Kapitel (Art. 13—21) enthält allgemeine Kriegsregeln und Bestimmungen über Militärluftfahrzeuge, denen die Führung des Luftkriegs allein vorbehalten wird (Art. 13—16). Es handelt ferner von der Anwendbarkeit der Genfer Konvention auf den Luftkrieg (Art. 17), regelt die Zulässigkeit der Verwendung von Explosivgeschossen (Art. 18), verbietet die Beschießung von Fliegern, die im Begriffe sind, mit Fallschirmen zu landen (Art. 20), erlaubt die Propaganda durch Flugzeuge im feindlichen Hinterland (Art. 21) und verbietet die Führung falscher Abzeichen und Kennzeichen (Art. 19).

Das III. Kapitel (Art. 22 -26) handelt vom Luftbombardement, den Voraussetzungen seiner Zulässigkeit und den Schutzmaßnahmen für wertvolle nichtmilitärische Objekte (Art. 25—26).

Das IV. Kapitel (Art. 27 -29) handelt von der Luftspionage, ohne hierbei neue Gesichtspunkte zu bringen.

---

[5]) Revue 1922, S. 412; vergleiche auch *H. Pohl*, a.a.O., S. 18.

[6]) Vergleiche *J. W. Garner:* Proposed rules, S. 58.

[7]) Abgedruckt in Revue 1923, S. 456—468.

Das V. Kapitel (Art. 30—38) regelt die Stellung der feindlichen und neutralen nichtmilitärischen Luftfahrzeuge gegenüber den Militärluftfahrzeugen eines Gegners, sowie die Behandlung der Mannschaften und Passagiere für alle Fälle und Umstände, unter denen sie in die Gewalt des Feindes geraten.

Das VI. Kapitel (Art. 39—48) erörtert weitere Fragen des Neutralitätsrechtes.

Das VII. Kapitel (Art. 49—62) enthält einen ausführlichen Regelungsversuch des Luftprisenrechts, wobei ebenfalls zahlreiche neutralitätsrechtliche Fragen behandelt werden.

Der Haager Luftcode ist nur ein Entwurf, mit dem sich bis heute noch kein Staat und keine Regierung offiziell befaßt hat. Allein es scheint zweifellos, daß künftige Beratungen und Konferenzen über das Luftkriegsrecht ihn als Grundlage für die Debatten und Verhandlungen nehmen werden und seine Grundzüge das kommende Luftkriegsrecht — wenn es überhaupt zu einer Kodifikation desselben jemals kommen sollte — beherrschen werden. Ebenso wird die Völkerrechtswissenschaft von ihm auszugehen haben. Dies wird besonders der Fall sein, wenn es sich, wie in der vorliegenden Arbeit, mehr darum handelt, die allgemeinen Gesichtspunkte und Grundlagen für eine künftige Regelung aufzuzeigen als die eine oder andere Spezialfrage ausführlich zu erörtern.

## IV.

## Die Richtlinien für die zukünftige Gestaltung des Luftkriegsrechts.

Das Luftkriegsrecht muß für alle Luftfahrzeuge ohne Rücksicht auf ihre technische Modifikation gelten; auch den mit Rücksicht auf Drachenflugzeuge u. a. früher häufig gemachten Unterschied, ob ein Luftfahrzeug Personen zu befördern geeignet bezw. eingerichtet ist, läßt man am besten fallen; denn das ferngesteuerte unbemannte Flugzeug ist keine Utopie mehr und wird in wenigen Jahren zur praktischen Brauchbarkeit vervollkommnet werden[8]).

Von größter Wichtigkeit ist dagegen der Unterschied zwischen Staats- und Privatluftfahrzeugen einerseits und Militärluftfahrzeugen andererseits; er muß auch in der Organisation und im Aufbau der Luftflotten zu Tage treten, besonders auch bezüglich des Luftfahrpersonals. In diesem Sinne müssen auch künftige Luftabrüstungsverhandlungen geführt werden;

---

[8]) Als einwandfrei und deutlich kann für die Definition der verschiedenen Arten von Luftfahrzeugen die Klassifikation gelten, welche die französische VO. über den Luftverkehr vom 26. August 1920 — erlassen von *P. E. Flaudin,* Unterstaatssekretär für Luftfahrt und Luftverkehr, auf Grund des Dekrets vom 8. Juni 1920 betreffend die Regelung der Luftfahrt — einführte. (Abgedruckt in Journal Officiel de la République Française und in NfL 20/74.)

Dort heißt es:

Das Wort „Luftfahrzeug" bedeutet alle Ballone, gefesselt oder frei, Drachen, Lenkluftschiffe und Luftzeuge.

Das Wort „Ballon" bedeutet ein Luftfahrzeug, gefesselt oder frei, welches ein Gas, leichter als Luft, als Tragmittel im Luftraum benützt und keine eigenen Antriebsmittel besitzt.

Das Wort „Lenkluftschiff" bedeutet ein Luftfahrzeug, welches ein Gas, leichter als Luft, als Tragmittel im Luftraum benutzt und eigene Antriebsmittel besitzt.

Das Wort „Flugzeug" bedeutet alle Drachenflugzeuge, Wasserflugzeuge (mit Schwimmern oder Flugboote) oder jedes andere Luftfahrzeug, schwerer als Luft und im Besitze eigener Antriebsmittel.

denn ein Abbau der Handelsluftflotte aus Abrüstungsgesichtspunkten wäre sinnlos; seine logische Folge müßte z. B. auch der Abbau der Eisenbahn sein. Man müßte dann auch den Unterschied zwischen Militär- und Zivilpersonen im Völkerrecht fallen lassen, weil man aus jedem gesunden Mann einen Soldaten machen kann.

Doch enthält das Problem Schwierigkeiten, deren Lösung auch bei besserem Willen, als er bis jetzt in den Abrüstungsausschüssen und -Verhandlungen zu Tage getreten ist, kaum zu erhoffen sein wird. Denn die Umwandlung von Zivil- in Militärluftfahrzeuge ist im Kriegsfall natürlich nicht zu vermeiden, wenn auch die technische Konstruktion der ersteren sie in den meisten Fällen zu den besonderen Zwecken des Luftkriegs nicht sehr geeignet erscheinen läßt.

Der Haager Code läßt diese Umwandlung auch in Art. 9 ausdrücklich zu, jedoch nur innerhalb der Jurisdiktion des betreffenden kriegführenden Staates, dem das Luftfahrzeug gehört, und nicht auf hoher See. Die Grundsätze des Haager Abkommens über die Umwandlung von Kauffahrtei- in Kriegsschiffe[9]) werden entsprechend in Anwendung kommen müssen[10]).

Die Luftstreitkräfte der Staaten setzen sich demnach aus ihren militärisch organisierten Luftfahrzeugen zusammen. Diese müssen besondere Abzeichen tragen, die neben ihrer Nationalität[11]) besonders ihren militärischen Charakter erkenntlich machen[12]).

Nur sie sind zur Kriegführung und zur Ausübung der Rechte der Kriegführenden berechtigt[13]). Um dies sicher zu gewährleisten, muß die Bewaffnung von Privatluftfahrzeugen außerhalb der Jurisdiktion ihres eigenen Landes in Kriegszeiten unbedingt verboten sein[14]), ferner müssen den Kriegführenden Zwangsmaßnahmen zugebilligt werden für den Fall, daß sich neutrale oder feindliche Privatluftfahrzeuge der Operationszone nähern.

Die nicht militärischen Luftfahrzeuge der Kriegführenden, gleichgültig ob es sich um private oder im öffentlichen Dienst befindliche Luft-

---

[9]) Vergleiche *Hermann Willms:* Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe; Tübingen 1912.

[10]) Dieses Abkommen lautet:

Artikel 1: Kein Kauffahrteischiff, das in ein Kriegsschiff umgewandelt ist, hat die mit dieser Eigenschaft verbundenen Rechte und Verpflichtungen, wenn es nicht dem direkten Befehle, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht, deren Flagge es führt, unterstellt ist.

Artikel 2: Die in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe müssen die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe ihres Heimatlandes tragen.

Artikel 3: Der Befehlshaber muß im Staatsdienste stehen und von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt sein. Sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine stehen.

Artikel 4: Die Mannschaft muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein.

Artikel 5: Jedes in ein Kriegsschiff umgewandelte Kauffahrteischiff hat bei seinen Unternehmungen die Gesetze und Gebräuche des Krieges zu beobachten.

Artikel 6: Der Kriegführende, der ein Kauffahrteischiff in ein Kriegsschiff umwandelt, muß diese Umwandlung möglichst bald auf der Liste seiner Kriegsschiffe vermerken.

[11]) Selbstverständlich kann jedes Luftfahrzeug, ganz besonders aber jedes militärische, nur eine Nationalität haben; so auch Haager Code Art. 10.

[12]) HaCo Art. 3.

[13]) HaCo Art. 13.

[14]) HaCo Art. 16.

fahrzeuge handelt, können auch beim Flug in ihrem eigenen Staatsgebiet beschossen werden, wenn sie bei Annäherung eines feindlichen Militärluftfahrzeuges nicht sofort landen[15]). Beim Flug im feindlichen Gebiet, in dessen unmittelbarer Nähe außerhalb ihres eigenen Gebiets, sowie in unmittelbarer Nähe des feindlichen Operationsgebiets — sei es zu Land oder zu Meer — können diese Luftfahrzeuge ohne weiteres beschossen werden[16]).

Dasselbe muß für neutrale Luftfahrzeuge gelten, die beim Flug über dem Gebiet eines kriegführenden Staates nicht sofort landen, wenn Militärluftfahrzeuge eines kriegführenden Staates herannahen[17]). Auch kann ein militärischer Befehlshaber kriegführender Streitkräfte den Flug neutraler Luftfahrzeuge in unmittelbarer Nähe seines Operationsgebietes verbieten oder ihnen einen bestimmten Kurs vorschreiben, falls die Anwesenheit von Luftfahrzeugen die Durchführung der militärischen Operationen stören oder ihren Erfolg gefährden würde. Neutrale Luftfahrzeuge, die eine solche Vorschrift unbeachtet lassen, können beschossen werden[18]).

Es erscheint nicht tunlich, hier auf alle neutralitätsrechtlichen Fragen, die das Luftkriegsrecht berühren, einzugehen; denn das Neutralitätsrecht ist wohl die reformbedürftigste von den Materien des Kriegsrechts. Es muß einer neuen umfassenden Regelung dieses Gebiets vorbehalten bleiben, auch für das künftige Recht des Luftkriegs die entsprechenden neutralitätsrechtlichen Bestimmungen aufzustellen[19]).

Unzweifelhaft werden dabei einige grundsätzliche Richtlinien Beachtung finden müssen, die im folgenden erwähnt seien. Der Haager Code gibt in seinem VI. Kapitel, Art. 39—48, einige Detailbestimmungen.

Der Hauptgrundsatz des Neutralitätsrechtes muß auch für den Luftkrieg der sein, daß der Krieg sich auf das Gebiet der Kriegführenden bezw. auf die hohe See zu beschränken hat. Es ist höchst unwahrscheinlich, daß in der Zukunft an dem Prinzip der vollen Souveränität der einzelnen Staaten im Luftraum über ihrem Gebiet gerüttelt werden wird. Also ist auch das Überfliegen des neutralen Gebiets und der neutralen Küstengewässer unzulässig und die neutralen Staaten sind verpflichtet[20]), solche Luftfahrzeuge nötigenfalls mit Waffengewalt zur Landung zu zwingen und sie sowie die Besatzung zu internieren.

Die neutralitätsrechtlichen Fragen leiten auch hinüber zu einem Gebiet, das dem Luftkrieg zwar noch ziemlich fremd ist, das aber bei der rapiden Zunahme der internationalen und transkontinentalen Handelsluftfahrt in kommenden Kriegen immer mehr an Bedeutung gewinnen wird, dem Luftprisenrecht.

Dieses Rechtsgebiet wird analog den Sätzen des Seerechts aufzubauen sein. So wenig begrüßenswert es in den meisten Fällen ist, das neu zu schaffende Luftrecht allzusehr aus dem Seerecht abzuleiten, weil dadurch diesem modernsten und jüngsten Gerät — sowohl in seiner Eigenschaft als Verkehrsmittel wie als Waffe — die Fesseln eines Rechts angelegt werden, das eine jahrhundertelange Entwicklung hinter sich hat. Wenn der Flug

---

[15]) HaCo Art. 33.
[16]) HaCo Art. 34.
[17]) HaCo Art. 35.
[18]) Siehe darüber auch weiter unten.
[19]) Vergleiche dazu die umfassende Arbeit von *G. v. Hackwitz:* Die Neutralität im Luftkriegsrecht; Stuttgart 1927.
[20]) Vergleiche dazu auch das in Abschnitt II dieses Paragraphen für Deutschland Gesagte.

auch einer der ältesten Träume der Menschheit ist, das Flugzeug selbst ist kaum einige Jahrzehnte alt. Es hat einen Anspruch darauf, ein seiner phantastisch schnellen Entwicklung angepaßtes eigenes Recht zu erhalten. Auf manchen Teilgebieten dagegen werden Ausnahmen und Anlehungen an die erprobten Erfahrungen von Parallelvorgängen wünschenswert und nötig sein; auch das Luftprisenrecht fällt darunter. Auch der Haager Code bringt in seinem VII. Kapitel, Art. 49—62, einen Versuch der Regelung, der eine enge Anlehnung an das Seekriegsrecht zeigt.

Die Militärluftfahrzeuge der Kriegführenden haben das Recht, Privatluftfahrzeuge zu visitieren und zu durchsuchen und gegebenenfalls als Prise zu betrachten bezw. zu konfiszieren. Sie können zum Zwecke der Visitation sowohl die Staatsluftfahrzeuge nicht militärischen Charakters wie die Privatluftfahrzeuge zur Landung auffordern, bezw. ihnen das Landen an einem geeigneten Punkte vorschreiben und haben das Recht, Luftfahrzeuge, die dieser Aufforderung nicht nachkommen, zu beschießen.

Ein feindliches Privatluftfahrzeug kann unter allen Umständen zur Prise erklärt werden; ein neutrales Privatluftfahrzeug jedoch nur unter gewissen Voraussetzungen, z. B. wenn es sich der ordnungsmäßigen Ausübung der dem Kriegführenden zustehenden Rechte widersetzt, wenn es eine Route befliegt, die ihm durch einen militärischen Befehlshaber kriegführender Streitkräfte wegen der Nähe des Operationsgebiets verboten ist[21]); wenn es verdächtig ist, dem Feinde irgendwelche Unterstützung gewährt zu haben oder gewähren zu wollen; wenn es bewaffnet ist[22]); wenn es keine oder falsche Erkennungszeichen führt oder keine oder falsche oder ungenügende Bordpapiere besitzt; wenn es sich einwandfrei außerhalb der Route zwischen Abgangs- und Bestimmungsort, wie sie die Bordpapiere angeben, befindet und für diese Kursabweichung kein stichhaltiger Grund vorliegt; wenn es Konterbande befördert oder selbst Konterbande darstellt[23]); ferner auch wenn es eine in gehöriger Weise festgesetzte bezw. bekanntgegebene und tatsächlich durchgeführte Blockade gewaltsam zu durchbrechen versucht oder wenn es erst zu einem Zeitpunkt und unter Umständen von dem Besitz eines kriegführenden Staates bezw. eines seiner Angehörigen in neutralen Besitz übergegangen ist, die erkennen lassen, daß es nur geschehen ist, um das Luftfahrzeug den Gefahren zu entziehen, denen es als Luftfahrzeug einer kriegführenden Macht ausgesetzt wäre.

Der Haager Code führt noch an, daß der Grund zur Prisenerklärung eines neutralen Luftfahrzeugs auf der Reise, auf der es aufgegriffen wird, selbst vorliegen muß.

Eine solche Kaperung eines neutralen Luftfahrzeugs muß einem Prisengericht unterbreitet werden, damit die neutralen Einwände hinreichend geprüft werden können.

Die neutralen Staatsluftfahrzeuge nichtmilitärischen Charakters sind nur verpflichtet, ihre Papiere prüfen zu lassen.

---

[21]) Siehe oben.

[22]) Neutrale Privatluftfahrzeuge dürfen innerhalb ihres eigenen Staatsgebiets selbstverständlich nach Maßgabe ihrer eigenen Landesgesetze bewaffnet sein; die rechtmäßige Kriegführung setzt jedoch voraus, daß Militärluftfahrzeuge der Kriegführenden niemals in neutrales Gebiet eindringen; die Fassung des HaCo Art. 53d, wonach ein neutrales Privatluftfahrzeug der Kaperung nur unterliegt, wenn es außerhalb seines eigenen Staatsgebietes bewaffnet fliegt, ist deshalb unlogisch.

[23]) Dieser Fall wird zweifellos sehr häufig sein.

Ein Privatluftfahrzeug, das gekapert wurde, weil es keine oder falsche Erkennungszeichen führte oder weil es bewaffnet war, verfällt der Beschlagnahme ebenso wie ein neutrales Privatluftfahrzeug, das sich in einer ausdrücklich verbotenen Zone[24]) ohne stichhaltigen Grund aufhält.

Ein feindliches Privatluftfahrzeug kann zerstört werden, wenn alle Insassen und Bordpapiere in Sicherheit gebracht sind.

Das gleiche gilt für ein neutrales Privatluftfahrzeug, das der Beschlagnahme unterliegt, weil es keine oder falsche Erkennungszeichen führt, bewaffnet ist, dem Feinde Beistand leistet oder Konterbande enthält oder darstellt, wenn die Mitnahme zu einem Prisengericht unmöglich ist oder die Sicherheit des betreffenden Militärluftfahrzeugs oder das Gelingen seiner militärischen Operationen gefährden würde. Solche Fälle müssen jedoch auch nachträglich einem Prisengericht vorgelegt werden.

In allen anderen Fällen, wo ein Prisengericht die Gültigkeit der Kaperung eines Luftfahrzeugs, seiner Ladung oder der Post an Bord bestätigt, hat es die nach Seerecht gegenüber Handelsschiffen geltenden Bestimmungen anzuwenden.

Eine künftig zu schaffende eigene Luftkriegskonvention wird diese Fälle kaum in ihrer Gesamtheit regeln können, da ja der Fall, daß ein Militärluftfahrzeug ein Handelsschiff kapert, nicht selten sein wird[25]).

Bezüglich der Frage der Luftspionage kann auf das früher in dieser Arbeit Gesagte verwiesen werden. Dieses Kapitel hat wohl am wenigsten im vergangenen Weltkrieg versagt und es scheint, daß man sich bei der einmal getroffenen Regelung, so sehr sie auch früher befehdet wurde, beruhigt hat. Auch der Haager Code bringt in Art. 27 die Bestimmung, daß nicht als Spion betrachtet werden kann, wer weder heimlich noch unter falschem Vorwand an Bord eines Luftfahrzeugs Informationen im Staats- oder Operationsgebiet eines Kriegführenden einzieht oder einzuziehen versucht mit der Absicht, sie dem Gegner mitzuteilen.

Die Fälle der Spionage, die nach Verlassen eines Luftfahrzeugs begangen werden, sowie die Bestrafung der Spionage kann sich ohne Bedenken nach den Bestimmungen des Landkriegsrechts richten[26]).

---

Das am meisten umstrittene Gebiet des Luftkriegsrechts ist der Luftbombenkrieg. Auf ihn beziehen sich auch in erster Linie die vielleicht manchem sehr pessimistisch erscheinenden einleitenden Sätze dieses Paragraphen. Allein diese außerordentlich wirksame Waffe ist wie keine zweite geeignet, nicht nur den militärischen Nachschubs- und Produktionszentren Abbruch zu tun, sondern auch die Zivilbevölkerung des Feindes mürbe, kriegsmüde und einem Frieden um jeden Preis zugänglich zu machen. Der Weltkrieg hat uns Deutschen ja gezeigt, wie außerordentlich entscheidend der Nervenzustand der Zivilbevölkerung — der „Heimat" — für den Ausgang eines Krieges ist und wie sehr er die an sich zu erwartenden Auswirkungen sogenannter „guter" oder „schlechter" Heere zu kompensieren

---

[24]) Siehe oben.

[25]) Man denke z. B. an die Tätigkeit des Marineflugzeugs „Wölfchen", das den deutschen Hilfskreuzer „Wolf" auf seinen Kaperfahrten 1916—1918 begleitete.

[26]) So auch der Haager Code, der in Art. 28 und 29 ausdrücklich auf die Haager Landkriegskonvention, speziell auf ihre Artikel 30 und 31 verweist.

geeignet ist. Es ist deshalb nicht anzunehmen, daß in einem kommenden Luftkriege solche Bestimmungen genügend beachtet werden, die den Luftbombenkrieg nennenswert einschränken. Der Verfasser will sich deshalb auf eine kurze Wiedergabe der Bestimmungen beschränken, die der Haager Code in seinem III. Kapitel (Art. 22—26) zu dieser Frage gibt.

Die Art. 22 und 23 verbieten das Luftbombardement, das den Zweck hat, die feindliche Zivilbevölkerung zu terrorisieren, das feindliche Privateigentum nichtmilitärischen Charakters zu zerstören, Nichtkombattanten zu töten oder zu verwunden oder die Bezahlung von Kontributionen in Geld oder Naturalien zu erzwingen. Nach Art. 24 soll das Luftbombardement nur erlaubt sein, wenn es sich gegen ein militärisches Objekt richtet, d. h. gegen ein Objekt, dessen gänzliche oder teilweise Zerstörung durch den Gegner einen rein militärischen Vorteil darstellt. Diese Objekte werden aufgezählt: militärische Streitkräfte jeder Art, militärische Werke, Einrichtungen und Depots, Fabriken, die als wichtige Zentren der Waffen-, Munitions- oder Militärbedarfsherstellung bekannt sind, Transport- oder Nachrichtenübermittlungseinrichtungen, die zu militärischen Zwecken gebraucht werden.

Das Bombardement von Städten, Dörfern, Wohnstätten und Gebäuden, die sich nicht in unmittelbarer Nähe des Operationsgebietes der Landstreitkräfte befinden, ist verboten, ebenso ein Bombardement der oben genannten militärisch wichtigen Einrichtungen, wenn sich dabei eine Gefährdung der letztgenannten Punkte bezw. der Zivilbevölkerung nicht vermeiden läßt. Befinden sie sich in unmittelbarer Nähe des Kampfgebietes, so soll die Beschießung erlaubt sein, wenn sie nach Sachlage unbedingt nötig ist. Der Staat, dessen Streitkräfte die Bestimmungen verletzen, soll zum Schadenersatz verpflichtet sein[27]). Beim Luftbombardement müssen alle Maßnahmen ergriffen werden um Baulichkeiten, die Zwecken religiösen Kultes, der Kunst, der Wissenschaft und der Wohltätigkeit dienen, ferner Geschichtsdenkmäler, Krankenhäuser, Hospitalschiffe, Lazarette und andere Sammelpunkte für Kranke und Verwundete möglichst zu verschonen; Voraussetzung dabei ist, daß diese Punkte nicht für militärische Zwecke verwendet werden. Der Haager Code gibt noch detaillierte Anweisungen für die Kennzeichnung dieser Punkte.

Ein außerordentlich umfangreicher Art. 26 handelt von den geeigneten Schutzmaßnahmen und Schutzbestimmungen für Denkmäler von großem geschichtlichem oder künstlerischem Wert.

---

Ein eigenes Kapitel des Luftkriegsrechts ist noch die Rolle der Genfer Konvention von 1906 und der Konvention von 1907 für die Anwendung dieser Konvention auf den Seekrieg. Hospitalluftfahrzeuge werden sich kaum für den eigentlichen Luftkrieg, aber besonders für den Land- und Seekrieg immer mehr einführen und deshalb besonders in den rechtlichen Vereinbarungen über den Land- und Seekrieg in ihrer rechtlichen Stellung zu regeln sein. Es sei deshalb hier nur auf die umfangreichen Arbeiten[28]) über dieses Thema verwiesen.

---

[27]) HaCo Art. 24.

[28]) Von *Ch. L. Julliot* und anderen Schriftstellern, besonders in Revue 1925; siehe dazu das Literaturverzeichnis.

Der letzte Krieg der Geschichte ist noch nicht geschlagen. Die Milliarden in den Etats der großen Militärmächte werden nicht nur für Paraden ausgegeben. Wir wollen hoffen, daß auch Deutschland, das an der Entwicklung des zivilen Luftverkehrs den hervorragendsten Anteil hat, sich bald wieder eine Luftwaffe schaffen kann, um kriegerischer Willkür auch an den Luftgrenzen des Landes gewaffnet gegenüber zu stehen.

Aufgabe der Völkerrechtswissenschaft aber ist es, dahin zu wirken, daß der Vernichtungstaumel kommender Kriege durch die Gebote der Menschlichkeit, gekleidet in allgemein anerkannte und allgemein beachtete Rechtssätze, gemildert wird.

# Anhang.

## Bibliographie zum gesamten Recht der Luftfahrt.

Bezüglich der für die Zeitschriften und Sammelbände verwendeten Abkürzungen siehe die Zusammenstellung im Literaturverzeichnis. Die folgende Bibliographie ist nach den Sprachen geordnet, in denen die Arbeiten abgefaßt sind.

### *1. Werke in deutscher Sprache.*


*Bartz:* Deutsche Luftrechtspolitik seit Versailles.
*v. Bar:* Zum Luftschiffahrtsrechte; DJZ, 16. Jahrgang, S. 1026.
*Bielenberg:* Die Freiheit des Luftraums; Merseburg 1911.
*Bodenheim:* Privatrecht der Luftschiffahrt; Hannover 1910.
— Zur Haftpflicht im Luftverkehr; „Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift" vom 2. September 1914.
*Bötticher:* Luftfahrtversicherung; „Jahrbuch für Luftverkehr", 1924, S. 185.
*Bredow-Müller:* Kommentar zum Luftverkehrsgesetz vom 1. Aug. 1922; Berlin 1922.
*Brennwald:* Luft und Recht; Aarau 1910.
*Becker:* Zulässigkeit von Freizeichnungsklauseln im Luftverkehr; in „Recht und Handel", 1927, S. 246.
*Böhm:* Betrachtungen zum österreichischen Luftverkehrsförderungsgesetz; LW, 1927, S. 174.
*Brüders:* Die Klassifikation von Luftfahrzeugen; in „Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft", 1927, S. 404.
*Boemke:* Die Entwicklung des Luftfahrtrechts; Diss., Berlin 1926.
*Breuer:* Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs; Köln 1927.
*Boscham:* Die Beurkundung von Todesfällen auf Luftschiffen; in „Das Recht", 1908, No. 19, München.
*Döring:* Das internationale Recht der Privatluftfahrt; Berlin 1927.
— Versicherung und Luftverkehr; Stuttgart 1924.
— Versicherung und Luftverkehr; in „Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft", Berlin 1921, Heft 29.
— Die Luftversicherung. Entwicklung, Recht und Technik; ebenda, 1928, Heft 42.
*Dawidoff:* Luftpost; in „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt", 1928, Heft 7, S. 145.
*Diwald:* Das tschecho-slowakische Gesetz über den Luftverkehr; in „Zeitschrift für Ostrecht", 1928, Heft 4, S. 478.
*Döring:* Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr; ZLR, I, S. 209.
— Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr; ZLR, I, S. 292.
*David:* Luftverschollenheit; DJZ, 1908, No. 21.
*Ebel:* Die Haftpflicht des Luftschiffers; Diss., Greifswald 1913.
*Eger:* Haftungsausschluß im Luftverkehr; in „Wirtschaft und Recht" vom 25. 9. 1926.
*Everling:* Um die Freiheit deutscher Luftfahrt; Hannover 1926.
*Erythropel:* Das Recht am Luftraum; Diss., Göttingen 1898.

*Eswein:* Das Recht der Luftschiffahrt. 1910.
*Fachinger:* Die Änderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz; Diss., Marburg 1926.
*Fackelday:* Luftschiffahrt und Schadenersatzhaftung; Diss., Erlangen 1924.
*Fleischmann:* Grundgedanken eines Luftrechts; München 1916.
*Fischl:* Das österreichische Luftfahrtrecht; Wien 1929.
*Franke:* Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht mit besonderer Berücksichtigung der völkerrechtlichen Interessen. 1911.
*Friedrichs:* Brauchen wir ein Luftschiffahrtsgesetz? In „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt", 1908, No. 25.
*Gerson:* Der Luftraum und die Luftfahrzeuge im öffentlichen Recht; Diss., Hamburg 1924.
*v. Gizyki:* Einige wichtige Fragen aus dem Gebiete des Rechts der Luftschiffahrt; Diss., Heidelberg 1912.
*Gut:* Weltluftpostkonferenz; in „Luftwacht", 1927, Heft 11, S. 630.
*Grünebaum:* Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge? in „Juristische Rundschau", 1928, No. 13.
*Göbel:* Luftverkehrswesen; im „Handbuch der Staatswissenschaften" von Elster-Weber-Wieser, 4. Aufl., 1925, Bd. 6, Seite 439.
*Gareis:* Juristische Ausblicke in die Zukunft des Luftschiffahrtsbetriebs; in „Beilage der Münchner Neueste Nachrichten" vom 17. 2. 1909.
*Grünwald:* Standesamtliche Beurkundung von Todesfällen und Geburten auf Luftschiffen; AÖR, Bd. 34, S. 477.
*Henrich:* Kritik der Gebietstheorie; ZVöR, 1925, S. 226.
*Herrmann:* Die völkerrechtliche Regelung des Luftverkehrs; Diss., Freiburg i. B. 1925.
*Hennig:* Die Beschränkungen des Grundeigentums am Luftraum vor und nach Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes vom 1. 8. 1922 unter Berücksichtigung der Luftverkehrsgesetzgebung ausländischer Staaten; Diss., Leipzig 1925.
*Hertz-Kleptow:* Der Friedensvertrag von Versailles und das deutsche Luftwesen; Diss., Königsberg 1922.
*Hess:* Schweizer. Luftrecht; Zürich 1927.
— Zur Entwicklung des schweizer. Luftrechts; Zürich 1927.
*Hilsmann:* Das Recht der Luftfahrt; Diss., Telgte 1914.
*Hildebrandt:* Haftpflicht für Flugschäden; LW, 1926, S. 224.
*Hilty:* Die rechtlichen und politischen Folgen der Luftschiffahrt für die Schweizer Eidgenossenschaft. 1909.
*Kamfenkel:* Die internationale Pariser Luftfahrtkonvention und ihre neueren Ergänzungen; Diss., Würzburg 1925.
*Krahe:* Die Entwicklung des Luftschiffahrtsrechtes; Diss., Aachen 1926.
*Kohler:* Luftfahrtrecht; Berlin 1912, in „Zeitschrift: Luftfahrt und Wissenschaft".
— Die Luftschiffahrt im Völkerrecht; in „Zeitschrift für Völker- und Bundesstaatsrecht", 1910.
*Kickstatt:* Die das Privatrecht berührenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes; Diss., Kiel 1923.
*Köhne:* Luftschiffahrt; in „Stengel-Fleischmann: Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts", 2. Aufl., Bd. 2.
*Kipp:* Luftschiffahrt und Grundeigentum; JW, 1908, S. 643.
*Kenny:* Luftrecht; in „Zeitschrift für Völker- und Bundesstaatsrecht", 1910, S. 472.
*Lange:* Grundeigentum und Luftschiffahrt; Diss., Erlangen 1913.
*Leemann:* Das schweizer. Luftschiffahrtsrecht; in „Schweizer Juristenzeitung", 1920, Heft 20.
*Luley:* Die Einwirkung des Luftverkehrsgesetzes auf das Eigentum und der Ausgleich; LW, 26, S. 12.
*Luttenberger:* Luftfahrschaden-Versicherung im Frieden und im Krieg; Berlin 1916.
*Ludowig:* Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers; JW, 1908, S. 705.
*Linkelmann:* Luftschiffahrt und Grundeigentum; JW, 1909, No. 1 und 2.
*v. Lyncker:* Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen; 1909.

*Meyer Alex.:* Empfiehlt sich die internationale Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung des Halters von Luftfahrzeugen; in „Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt", 1928, Heft 8.
— Der achte internationale Kongreß für Luftrecht in Madrid; ebenda, Heft 14.
*Meißner:* Luftrechtliche Reichsgerichtsentscheidungen; LW, 1928, S. 92.
*Müller Rud.:* Internationales Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen; Diss., Hamburg 1924.
*Meyer Alex.:* Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda; Frankfurt-Main 1913.
*Mohr:* Frachtversicherung; Hamburg 1927.
*Makarow:* Die zwischenprivatrechtlichen Normen des Luftrechts; ZLR I, S. 150.
*Mundt:* Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem Luftverkehrsgesetz; Diss., Erlangen 1923.
*Mühling-Hofmann:* Behördliche Verwaltung der zivilen Luftfahrt im In- und Ausland; in „Jahrbuch für Luftverkehr", 1924, S. 139.
*Müller:* Die Beförderung im Luftverkehr; in „Spedition- und Schiffahrtszeitung", Berlin 1926, S. 351, 366.
— Die Amerikafahrt des Zeppelins im Lichte des Rechts; DJZ, 1924, S. 837.
— Der neue Rechtsbruch auf dem Gebiete der Luftfahrt; DJZ, 1925, S. 1067.
— Das Luftrecht im nationalen und internationalen Verkehr; DJZ, 1926, S. 189.
*Neumeyer:* Internationales Verwaltungsrecht; 1926, 3. Bd., S. 234.
*Oppikofer:* Juristisches zum Luftlichtbild; ZLR I, S, 235.
*Pappafava:* Das Zusammenwirken der Kulturstaaten zum Zweck einer Vereinheitlichung des Luftfahrtrechtes; Berlin 1913.
*Peucker:* Luftschiffahrtsrecht; Diss., Grünberg i. Schl., 1910.
*Pollog:* Weltluftverkehr; in „Weltwirtschaftliches Archiv", 1928, Bd. 27, Heft 2, S. 336.
*Poturzyn; Fischer v.:* Lufthansa; Leipzig 1925.
*Pattai:* Haftpflicht für Schäden aus Elektrizitätsanlagen und Luftfahrt; 1912. (Sonderabdruck des Berichts über den 31. Juristen-Tag.)
*v. Pfuhlstein:* Die privatrechtliche Stellung des Ballonführers; in „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt", 1910.
*Roscher:* Chronik des internationalen Post- und Schnellnachrichtenverkehrs: Die Luftpost; in „Weltwirtschaftliches Archiv", 1928, Bd. 28, Heft 1, S. 115.
*Römer:* Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem Luftverkehrs-Gesetz; Diss., Erlangen 1925.
*Rautenberg:* Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen; Diss., Marburg 1920.
*Richter:* Die Sozialversicherung des Luftverkehrspersonals; ZLR I, S. 256.
*Rosenberg:* Die zivil- und strafrechtliche Haftung des Luftschiffers; in „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt", 1901, S. 89, 123.
*Salomon:* Grundzüge des deutschen Luftverkehrsrechts; Diss., Bonn 1925.
*Schleicher:* Die Wiener Tagung der International Law Association und das Luftrecht; ZLR I, S. 215.
*Spiropulos:* Die Regelung des Luftverkehrs. Übereinkommen der Schweiz; ZVöR, 1923.
— Flieger-Raids auf offene Städte; Niem.ZIR, Bd. 29, S. 190.
*Sperl:* Die Luftfahrt vom Standpunkt der Rechtswissenschaft; 1912.
— Schadensersatz für Schäden durch Luftschiffe und Flugmaschinen; 1912.
— Vorträge über die Rechtslage der Luftschiffahrt; in „Allgemeine österreichische Gerichtszeitung" vom 26. 11. 1910.
*Schröder:* Der Luftflug, Geschichte und Recht; Berlin 1911.
— Die Haftpflicht im Luftflug; Berlin 1913.
*Schreiber:* Juristische Fragen, in „Jahrbuch für Luftverkehr", 1924, S. 167.
— Probleme des Luftverkehrsrechts; in „Archiv für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie", 1923.
*Stieber:* Zukunft der Luftfahrzeughypothek; ZLR I, S. 187.

*Tauber:* Der Luftbeförderungsvertrag; JW, 1921, S. 665.
— Haftung des Luftfahrers für Flugschäden; 1919.
— Über luftfahrtrechtliche Fragen; Berlin 1912.
— Schadenshaftung nach Welt-Luftprivatrecht; LW, 1926, S. 64.
— Die Freizeichnungsklausel im Luftverkehr; LW, 1926 S. 186.
— Eine wichtige luftrechtliche Entscheidung des Reichsgerichts; LW, 1927, S. 172.
— Bemerkungen zu dem Urteil des Reichsgerichts vom 19. 5. 1927; JW, 1927, S. 2210.
*Tanneberger:* Luftfahrtbelange, Luftfahrtregelung und Zuständigkeit; in „Die Polizei", Berlin 1927, Heft 4, S. 89.
*Tiehme:* Die Rechtsverhältnisse des Luftraums und die Haftpflicht des Luftfahrers; Diss., Leipzig 1920.
*Thilo:* Das Flugzeug im Postdienst; Jahrbuch für Luftverkehr", 1924, S. 173.
*Tilinkamp:* Der Luftverkehr, Entstehung, Entwicklung und ökonomische Grundlagen; 1924.
*v. Tschudi:* Freies Landungsrecht; LW, 1926, S. 8.
— Flughafenpolizei; LW, 1927, S. 96.
— Pflicht des Flugzeughalters und Charterung von Flugzeugen; LW, 1927, S. 80.
*Urbach:* Vom Luftrecht, insbesondere in seinen Beziehungen zum staatlichen Lufthoheitsrecht und zum Grundeigentum; Berlin 1917.
*Weck:* Deutsches Luftrecht; Berlin 1913.
*Wegener:* Der Luftverkehr im öffentlichen Recht; Diss., Frankfurt-Main 1922.
*Wegerdt:* Luftrecht. Reichsrechtliche Vorschriften; Textausgabe Berlin 1927.
— Die Madrider Luftrechtstagungen 1928; DJZ, 1928, No. 13.
*Wendler:* Die strafbaren Handlungen nach dem Luftverkehrsgesetz; Diss., Erlangen 1923.
*Winkler:* Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz; Diss., Erlangen 1924.
*Würth:* Luftzollrecht; Berlin 1913.
*Zitelmann:* Luftschiffahrtsrecht; Leipzig 1910.
— Die Rechtsfragen der Luftfahrt; München 1914.
— Luftschiffahrtsrecht; Niem.ZIR, 1909, Bd. 19, S. 458.
— Die Anwendbarkeit der Haager und Genfer Abkommen im gegenwärtigen Kriege; AÖR, Bd. 35, 1915, S. 1.

### *2. Werke in französischer Sprache.*

*Bansillon:* L'utilisation de l'avion et les formalités douanières internationales; Revue 1925, S. 316.
*Baty:* La legitimité de la guerre aérienne; Revue 1925, S. 121.
*Berch van Hemsteede:* Le régime douanier et la navigation aérienne internationale; Revue 1925, S. 116.
*Barthélemy:* Le développement de la navigation aérienne. Compte rendu de l'Académie; Paris 1924.
*Basilesco:* La propriété de l'éspace aérien et les risques créés par la navigation aérienne; 1920.
*Balahut, de Saint-Jean:* La navigation aérienne au point de vue de droit international; 1912.
*Blachère:* L'air voie de communication et le droit; Paris 1911.
*Beaudonnat:* Clauses de non-résponsabilités; Paris 1927.
*Besancon:* La Société des Nations et la navigation aérienne; Paris 1919.
*Batigne:* De la résponsabilité des compagnies de navigation aérienne dans les accidents; Paris 1923.
*Bonnecase:* La navigation aérienne en droit international; JIP, 1908.
*Bompart:* La circulation aérienne internationale; in „La Grande Revue", 1913, S. 139.
*Bonnefoy:* Le Code de l'Air; 1909.
— Du traitement juridique appliqué aux aérostats étrangers voyageant ou atterissant en France; JIP, 1910, S. 59.
*Broda:* La navigation aérienne, L'empire de l'air; in „Les Documents du Progès", 1909, S. 492.

*Capitant:* Les collisions entre véhicules et la résponsabilité civile; in „Dalloz. Recueil Hebdomadaire", 1928, No. 15.
*Chessex:* L'air un nouveau domaine juridique; JIP, 1911, S. 482.
*Clunet:* Les frontières de l'air; in „Le Matin" vom 28. X. 1908.
— Le survol et l'atterrisage en territoire étranger; JIP, Bd. 48, S. 846.
*Drouineau:* Ou en est l'assurance „Aviation" en France; Revue 1925, S. 334.
*Foignet:* Droit international public. 1913 (3e partie: Domaine aérienne — 5e partie: Guerre aérienne.)
*Henry-Couannier:* L'aviation sur les eaux territoriales; Revue 1913, S. 257.
— Les excés de la réglementation aérienne anglaise; Revue 1913, S. 225.
— Examen de principe de la convention. Internat. portant réglementation de la navigation Aérienne; 1929.
*Gardair:* De la propriété de l'air; Paris 1911.
*Guibe:* Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international; 1912.
*Garner:* La réglementation internationale de la navigation aérienne en temps de paix; RDI, 1921, S. 356, 628.
*Gorski:* Projer de convention internationale sur la navigation aérienne; DA, 1926, S. 75.
*d'Hooghe:* Droit aérien; 1912.
*Hamel:* Le droit privé aérien; in „Annales de droit commercial" 1923, S. 46, 133.
— La loi du 1r juin 1924 sur la navigation aérienne; ebenda 1925, S. 5. 106. 195.
*Hastings:* La protection des aéroplanes sanitaires et des dirigeables-hôpitaux; Revue 1925, S. 199.
*Hoffherr:* Reglementation douanière en matière aérienne; Revue 1925, S. 340.
*Henry-Couannier:* Legitimité de la guerre aérienne; Paris 1925.
*Julliot:* De la proprieté du domaine aérien; in „Revue des idées" vom 5. 12. 1908.
— De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne; ebenda, 15. 8. 1910.
*Jacomet:* Les lois de la guerre continentale; Paris 1910.
*Jammes:* Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne; 1912.
*Javal:* Statut juridique des aérostats; in „Revue aérienne", 1908, S. 27.
*Josserand:* Les transports; Paris 1926.
— La loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne et le droit commun de la responsabilité; Revue 1926, S. 157.
*Imbrecq:* Garanties nécessaires.
*Lampué:* Etat et Compagnie des transports publics aériens; Paris 1927.
*Lycklama à Nijeholt:* Les Pays-bas et la navigation aérienne internationale; in „Grotius Annuaire 1928".
*de Lapradelle:* La loi internationale de l'air; in „L'Europe Nouvelle", Paris 1926, S. 1067.
*Lafon:* Le futur code de l'air; Revue 1911, S. 329.
*Lalande:* La réglementation de la circulation aérienne internationale en temps de paix; 1913.
*Lande:* Le droit et l'air; in „Journal des Tribunaux", Brüssel, 30. 12. 1909, 6. 1. 1910.
*Laurens de la Barre:* La circulation aérienne et les bases possibles de sa réglementation internationale; Paris 1909.
*Laurentier:* Le domaine aérien; JIP, 1907, S. 1004.
*Leblanc:* La navigation aérienne au point de vue du droit civil; 1914.
*Levy-Oulmann:* Les cas de force majeure et l'exploitation des aéroplanes, Revue 1914, S. 33.
*Lochet:* Les assurances et l'aviation.
*Lacroix:* Le domaine aérien et la guerre; 1919.
*Loniewsky:* Assurance et reponsabilité en matière de transport; Paris 1926.
*Montenot:* La circulation aérienne envisagée au point de vue juridique; 1912.
*Menin:* L'aviation et les recours aux blessés militaires; Revue 1914, S. 116.
*Mumm:* La navigation aérienne et le droit; JIP, 1909, S. 1010.

*Myers:* L'assurance sur la vie et l'aviation; Revue 1913, S. 65.
*Politis:* Le problème des limitations de la souveraineté; in „Collection des cours de l'Academie de droit international de la Haye", Bd. VI, 1925.
— Les nouvelles tendances du droit international; 1927.
*Pittard:* Principes d'une legislation fédérale sur la circulation aérienne; Basel 1919.
— Dominium coeli; ZLR I, S. 15.
*Peyrey:* La jurisdiction de l'atmosphère; in „L'Auto", 21. 12. 1908, 2., 4., 7. und 9. 1. 1909.
*Pesce:* Réglementation internationale de la navigation aérienne; JIP, Bd. 38, S. 482.
*Piogey:* Règles du droit international applicables à l'aviation; 1914.
*Pappafava:* De la distinction entre les combattants et non-combattants et du principe de la legitimité de la guerre aérienne; Revue 1925, S. 350.
*Ripert:* La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence; Revue 1925, S. 3.
— La force majeure dans les transports aériens; Revue 1928, S. 1.
— L'état actuel du droit aérien; JIP, Bd. 50, S. 775.
— Assurances et aviation; Revue 1925, S. 217.
— La responsabilité du transporteur aérien d'après le projet de la Conférence Internationale de Paris 1925; Revue 1926, S. 1.
*Roper:* La convention du 13. 10. 1919; in „L'Europe Nouvelle", Paris 1926, S. 1078.
*Roubier:* Les assurances aériennes; Revue 1925, S. 322.
*Scott:* L'Institut de droit international: Navigation aérienne internationale; RDI, 1928, S. 118.
*van der Stegen:* Conflit des Souverainetés; Brüssel 1928.
*Spaight:* La réglementation de la guerre Aérienne; Revue 1914, S. 129.
*Sance:* Les questions de responsabilité en matière d'aviation; 1916.
*Schmoll:* L'aviation devant la justice; Revue 1912, S. 33.
*Sée:* Les lois experimentales de l'aviation; 1911.
*Sperl:* La navigation aérienne du point de vue juridique; RDI, 1911, S. 473.
*Thibout:* Le domaine aérien des Etats en temps de paix, essai de réglementation de la circulation aérienne; 1911.
*Tomcsanyi:* Responsabilité du transporteur aérien; Revue 1925, S. 233.
— L'aéronef sanitaire en temps de guerre; Revue 1925, S. 335.
*Tissot:* De la responsabilité en matière de navigation aérienne; Paris 1925.
*Ullmann:* La réglementation douanière aéronautique; Revue 1925, S. 7.
*de Visscher:* Le régime juridique de l'éspace atmosphérique et la question de la nationalité des aéronefs; ZLR II, 1, S. 4.
*Verspeyen:* La locomotion aérienne; in „Journal des Tribunaux", Brüssel 7. 11. 1909.
*Wilhelm:* De la situation juridique des aéronautes en droit international; JIP, 1891, S. 440.
*Würth:* Aéronautique et administration douanière; Revue 1912, S. 65.

### *3. Werke in englischer Sprache.*

#### *a) Englischen Ursprungs:*

*Bellot:* The sovereignty of the air; „International Law Notes", 1918. S. 133.
*Brougham:* Jurisprudence of the air; in „Fortnightly Review", 1912, S. 235.
*Beaumont:* Freedom of the air and the Paris Convention of 1919; ZLR II, S. 1.
*Baden-Powell:* Law in the air; in „National Review"; 1909.
*Denton:* Law governing air space and aviation; 1916.
*Delayen:* Paper on Births, Deaths, and Marriages on aircraft in fligth; 1912.
*Edmond-Oppenheim:* Land Warfare. An exposition of the laws and usages of war on land for the guidance of officiers of His Majesty's army; London 1912.
*Fixel:* The Law of Aviation; Albany 1927.
*Garner:* Recent developments in international law; Kalkutta 1925.
*Hearne:* Airships in Peace and War; London 1910.
*Hazeltine:* Law of civil aerial transport; in „Journal of comperative legislation", 3, I, 1, S. 76.
*De Lapradelle:* Aerial Warfare and International Law; in „Scribners Magazine", 1915, S. 19.

*Latay:* The law of the air; in „Grotius annuaire", Bd. 7, S. 73.
— The Law of Aviation; in „Journal of Comperative Legislation and International Law", London 1925, S. 96.
*Leech:* The jurisprudence of the air; 1910.
*de Montmorency:* The control of air spaces; in „Grotius annuaire", Bd. 3, S. 68.
— Air space above territorial waters; in „Jounal of comp. legisl.", Bd. 17, Teil 3, S. 172.
*Perrovne:* Freedom or Sovereignty of the Air; Report of the Session at Madrid 1914 of International Law Association.
*Reid:* The use of explosives in aerial warfare; in „Journal of Royal United Service Institution", 1911, S. 735.
*Rooker:* International Code of Civil air Law and the International Chamber of Commerce; ZLR I, S. 19.
*Spaight:* Aircraft and commerce in war; London 1926.
— Beginning of organised air power, a historical studie; London 1927.
— The doctrine of Air Force Necessity; in „British Yearbook of Internat. Law", 1925, S. 1.
— War rights on land; London 1911.
— War Law for Aircraft; in „Army Reviev", 1914, S. 455.
*Thomsen:* Air facts and problems; London 1927.
*Valentine:* The air a realm of Law; in „Juridical Review", Bd. 22, S. 85.

*b) Amerikanischen Ursprungs:*

American Institute of International Law, Project 20: Aereal Navigation, AJ, 1926, S. 339.
*Blewett-Lee:* Sovereignty of the air, AJ, 1913, S. 470.
— The international flying convention; in „Harward Law Review", Bd. 23, S. 35.
*Bogert:* Problems in aviation law; in „Cornell Law quartely", Bd. VI, S. 296.
*Baldwin:* The law of the Airship; AJ, 1910, S. 95.
— Liability for accidents in aerial navigation; in „Michigan Law Review", 1910, Bd. 9, S. 21.
*Colby:* Laws of Aereal Warfare; in „Minnesota Law Review", Minneapolis 1926, S. 123, 207, 309.
— Aereal Law and War Targets; AJ, 1925, S. 702.
*Davis:* Japan, the air menace of the Pacific; Boston 1928.
— Radio a. Aviation Law; in „The Signet", Bd. 19, No. 4, S. 66.
— Puttings Laws over wings; 1926.
*Greer:* International Aerial Regulations; Washington 1926.
*Hershey:* The international Law of aerial space, AJ, 1912, S. 381.
*Kuhn:* International aerial navigation on the Peace conference; AJ, 1920, S. 373.
— Aereal navigation; AJ, 1927, S. 126.
— Aerial navigation in its relation to international Law. American Political Science Association; Richmont 1909.
— The beginnings of an Aereal Law; in AJ, 1910, S. 109.
*Lee:* The air commerce Act; Washington 1926.
*Spanner:* This airship business; London 1927.
*Woodhouse:* Textbook of Aerial Laws; New-York 1920.
*Wilson:* Aereal Jurisdiction; in „American Political Science Review", 1911, S. 171.
*Warner:* Aereal Armament a. Disarmament; in „American Quarterly Review", New-York 1926, S. 624.
*Zollmann:* Law of the air; Milwaukee 1927.

### *4. Werke in italienischer Sprache.*

*Ambrosini:* Probleme fondementale della legislazione dell'aria; 1920.
— Per la legge italiana sulla navigazione aerea; 1923.
*D'Amelio:* Sul regolamento giuridico della navigazione aerea; in „Rivista di diritto publico", 1909, S. 502.
*Abello:* Contratto di trasporto; Neapel 1927, S. 171—179.

*Cogliolo:* Principii generali del diritto aeronautico con speciale riguardo alle legge italiane; Modena 1927.
— Codice Aeronautico; Mailand 1927.
— Convenzione internazionale per la aviazione commerciale; DA, 1925, S. 121.
*Castagneri:* La navigazione aerea; in „Nuova Antologia" vom 1. 3. 1906.
*Catellani:* Le norme del bombardemente aereo; DA, 25, S. 325.
*Castelli:* Il Dominio dell'aria; in „Rivista Internationale di Scienze Sociale e Discipline Ausiliare", 1908, S. 320.
*Errera:* Note sul diritto aereo di guerra; DA, 1929, S. 128.
*Grasso:* Principii di diritto internazionale; Florenz 1889.
*Giannini Amed.:* Il regolamento internazionale del diritto privato aeronautico; DA, 1925, S. 73.
— L'abbandono ai creditori nella legge italiana sulla navigazione aerea; DA, 1925, S. 424.
— Sulla responsabilità del vettore nei trasporti aerei; DA, 1926, S. 1.
— Possibilità e limiti del diritto comune privato aeronautico; DA, 1926, S. 69.
— La legislazione aeronautica italiana; Rom 1926.
*Giannini Dom.:* Ordinamenti amministrativi dell'aeronautica; DA, 1926, S. 187, 353.
— L'organizzazione della R. Aeronautica; Rom 1926.
*Giuffrida:* I rischi di volo e l'assicurazione infortuni; DA, 1925, S. 415.
— I rischi di volo e gli aviatori militari; DA, 1926, S. 269.
*Luigi de Litala:* Libertà dell'aria e pirateria aerea; Mailand 1917.
*Melita:* L'Unione internazionale aeronautica; in DA, 1929, S. 1.
— La questione delle zone vietate; DA, 1925, S. 80.
— Sintesi della legislazione aeronautica internazionale; DA, 1926, S. 111.
*Mori:* L'Aeronautica nella legge italiana e nella convenzione internazionale; Rom 1926.
*Magnani:* Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica; 1909.
*Manduca:* La responsabilità penale dei reati commessi nello spazio aereo; 1891.
*Martini:* La propietà dello spazio aereo; RdC, 1911, S. 15.
*Musto:* Il nuovissimo diritto delle communicazione e dei traffici; Pisa 1927.
— L'aeromobile, Diritto et Legislazione; 1926.
*Ricchini:* Della natura giuridica dello spazio aereo secondo il diritto privato; 1910.
*Sotero-Mele:* La teoria del sottosuolo e dello spazio aereo; 1910.
*de Valles:* Atti del Primo Congresso Giuridico Internazionale di Verona per il regolamento della locomozione aerea; Verona 1910.
*Savoia:* Le responsibilità del vettore aereo; DA, 1925, S. 8.
*Scialoja:* Dello spazio aereo e dei rapporti giuridici sorgenti dalle nuove conquiste della navigazione aerea; DA, 1925, S. 61.
*Viola:* La telegrafia senza fili e la navigazione aerea nei loro rapporti col diritto internazionale; 1912.

### *5. Werke in spanischer Sprache.*

*de Llanos y Torriglia:* El Dominio de lo Impalpable; Madrid 1926.
*Machado:* Legislación internacional del aire; Madrid 1923.
*Renard:* De la liberdad de la navigaciôn aerea; in „Revista de Derecho"; Madrid 1916.

### *6. Werke in russischer Sprache.*

*Bogojawlenski:* Fragen der Sanitätsluftfahrt; in „Nachrichten der Luftflotte", No. 1, Moskau 1928.
*Egorjew:* Luftkriegsrecht; Aviachim, S. 111.
*Hrabar:* Geschichte des Luftrechts; Aviachim, S. 39.
*Korovin:* Das Problem der Luftokkupation im Zusammenhang mit dem Recht auf Polargebiete; Aviachim, S. 104.
— Die Rechtsstellung der Sanitätsluftfahrt; Aviachim, S. 127.
*Kelman:* Haftung des Unternehmers bei Lufttransporten; Aviachim, S. 179.
*Lachtin:* Das Problem der Souveränität des Staates über den Luftraum; in „Zeitschrift für internationales Recht", Moskau 1928, No. 1.

*Lachtin:* Rechtliche Regelung der Luftpostbeförderung; in „Nachrichten der Sowjet-Justiz", 6. Jahrgang, No. 6, S. 181, Charkow.
— Die Souveränität der Staaten über dem Luftraum; ebenda, No. 8, S. 252.
— Internationales Luftrecht; ebenda, 4. Jahrgang, Charkow 1926, S. 755.
— Die Rechtslage der Sanitätsflugzeuge; ebenda, S. 341.
— Sanitäts-Luftfahrwesen; in „Nachrichten der Luftflotte", 9. Jahrgang, Moskau 1926, S. 8.
— Luftrecht; in „Arbeitergericht", 4. Jahrgang, Leningrad 1926, S. 377.
— Das Luftrecht; Aviachim, S. 57.
— Grundprobleme des innerstaatlichen Luftrechts; Aviachim, S. 163.
*Kelman:* Fragen des Luftrechts; in „Nachrichten der Sowjet-Justiz", 4, Jahrgang, Charkow 1926, S. 373.
*Makarov:* Die Probleme des internationalen Privatrechts der Luftfahrt; Aviachim, S. 139.
*Men:* Versicherung bei Lufttransporten; Aviachim, S. 220.
*Peretersky:* Der Pariser Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei Lufttransporten; Aviachim, S. 150.
— Inhalt und System des Luftrechts; Aviachim, S. 76.
— Probleme des Luftkriegsrechts; Moskau 1925.
— Sammlung von Gesetzen und Verordnungen zur zivilen Luftfahrt; Moskau 1926.
— Über die Haftung des Luftverkehrsunternehmens gegenüber Fahrgästen und Gütereigentümern; in „Nachrichten der Luftflotte", 9. Jahrgang, Moskau 1926, S. 41.
*Sarsar-Lachtin:* Der Kampf um den Luftraum; Moskau 1927.
*Sabanin:* Luftfahrt und Recht; Aviachim, S. 11.
*Zarzar:* Der heutige Stand der Luftfahrtmittel als Vorbedingung der Entwicklung des Luftrechts; Aviachim, S. 18.
— Das zwischenstaatliche Luftrecht; Aviachim, S. 89.
Aviachim = Fragen des Luftrechts. Sammlung der Arbeiten der Sektion für Luftrecht der Union der Aviachimgesellschaft der RSFSR und der Aviachimgesellschaft der UdSSR; Moskau 1927.

### 7. *Werke in verschiedenen Sprachen.*

*D'Acunha Concalves:* A navegaçao aerea em face do direito; Lissabon 1912.
*Kaftal:* Razporzadzenie Prezydenta Rzeczupospolitej z dnia 14 marca 1928 r o prawie lotniczem; Warschau 1928.
*Lycklama à Nijeholt:* De Luchtvaart in het Volkenrecht; Haag 1910.
*Mandl:* Letecké Prawo (Luftrecht); Pilsen 1928 .

### *Nachtrag.*

*Julliot:* Les inscrits aériens; Revue 1913, S. 1.
*de Lapradelle-Pittard:* Berichte über die internationale Konferenz über Luftprivatrecht zu Paris von 1925; ZLR I, Beilage, S. 5 und 8.
*Peretersky:* Die Entwicklung des Luftrechts in der Sowjet-Union; ZLR I, S. 1.
*Sandorfi:* La situation du dorit aérien en Hongrie; RDI, 1925, S. 34.